



**Regierung  
der  
Oberpfalz**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**für die Bundesautobahn A 3 „Nürnberg - Passau“**

**6-streifiger Ausbau zwischen dem  
Autobahnkreuz Regensburg und der  
Anschlussstelle Rosenhof**

**Betr.-km 491,640 (= Stat. A 3\_1020\_0,033) bis  
Betr.-km 506,300 (= Stat. A 3\_1120\_1,264)**

**Regensburg,  
27. April 2017  
Regierung der Oberpfalz**



31/32 - 4354.1.A 3 - 25

**Bundesautobahn A 3 „Nürnberg - Passau“  
6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle  
Rosenhof  
Betr.-km 491,640 (= Stat. A 3\_1020\_0,033) bis Betr.-km 506,300 (= Stat. A 3\_1120\_1,264)**

## Planfeststellungsbeschluss

vom

**27. April 2017**

### Inhaltsverzeichnis

	Seite
Lageplanskizze (Nachrichtlich).....	8
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen .....	9
Verzeichnis der Abbildungen.....	11
Verzeichnis der Tabellen.....	12
<b>A) Entscheidung</b> .....	<b>14</b>
<b>I. Feststellung des Plans</b> .....	<b>14</b>
<b>II. Festgestellte Planunterlagen</b> .....	<b>15</b>
<b>III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)</b> .....	<b>21</b>
1. Allgemeine Auflagen .....	21
1.1 Unterrichtungspflichten.....	21
1.2 Erörterungstermin .....	23
2. Bauausführung, Baustellenimmissionen und Betrieb.....	23
2.1 Auflagen zur Bauausführung .....	23
2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen .....	26

	Seite
3.	Belange des Denkmalschutzes ..... 30
4.	Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke ..... 31
5.	Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes ..... 34
6.	Verkehrslärmschutz..... 37
7.	Belange der Deutschen Bahn (DB) AG ..... 53
8.	Wald..... 56
9.	Vereinbarungen und gesonderte Regelungen ..... 56
10.	Störfallbetrieb Osram Opto Semiconductors GmbH (§ 50 BImSchG) ..... 58
<b>IV.</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnisse, Genehmigungen, Planfeststellungen, Auflagen</b> ..... 59
1.	Gegenstand/Zweck ..... 59
2.	Plan..... 59
3.	Nebenbestimmungen ..... 60
3.1	Allgemein ..... 60
3.2	Grundwasser..... 61
3.3	Niederschlagswasser (Entwässerung)..... 61
3.4	Wild abfließendes Wasser, Durchlässe ..... 62
3.5	Ausgleichsmaßnahmen..... 63
3.6	Bestandspläne ..... 63
4.	Altlasten ..... 63
5.	Unterhaltung..... 64
<b>V.</b>	<b>Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen</b> ..... 64
<b>VI.</b>	<b>Entscheidungen über Einwendungen</b> ..... 65
<b>VII.</b>	<b>Kosten des Planfeststellungsverfahrens</b> ..... 65
<b>B)</b>	<b>Begründung</b> ..... 66
<b>I.</b>	Sachverhalt ..... 66
1.	Beschreibung des Vorhabens ..... 66
2.	Einordnung in Ausbaupläne ..... 66
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens..... 67
3.1	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ..... 67
3.2	Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange..... 67
3.3	Auslegung der Pläne vom 1. August 2014..... 68
3.4	Planänderung..... 68
3.5	Auslegung der Tekturplanung vom 30. November 2015..... 69
3.6	Erörterung der Einwendungen..... 70

	Seite
<b>II.        <b>Rechtliche Würdigung</b></b> .....	71
1.        Verfahrensrechtliche Bewertung.....	71
1.1       Notwendigkeit der Planfeststellung.....	71
1.2       Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	72
1.3       Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie.....	72
2.        Umweltverträglichkeitsprüfung.....	72
3.        Materiell-rechtliche Würdigung .....	131
3.1       Linienführung .....	131
3.2       Planrechtfertigung .....	132
3.2.1     Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung).....	132
3.2.2     Planungsziele.....	133
3.2.3     Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit.....	137
3.2.4     Projektalternativen zur Erreichung des Planziels .....	137
3.2.5     Zusammenfassung.....	138
3.3       Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung .....	138
3.3.1     Landes- und Regionalplanung.....	138
3.3.2     Planungsvarianten.....	141
3.3.3     Abschnittsbildung .....	146
3.3.4     Ausbaustandard .....	148
3.3.5     Planfestzustellender Ausbauumfang .....	149
3.3.6     Immissionsschutz, Bodenschutz.....	169
3.3.6.1   Verkehrslärmschutz.....	170
3.3.6.2   Außenwohnbereiche .....	191
3.3.6.3   Schutz vor Baulärm .....	192
3.3.6.4   Verhältnismäßigkeitsprüfung (Nutzen-Kosten-Analyse).....	192
3.3.6.5   Schadstoffbelastung.....	218
3.3.6.6   Abwägung der Immissionsschutzbelange.....	223
3.3.6.7   Bodenschutz .....	223
3.3.7     Naturschutz und Landschaftspflege .....	229
3.3.7.1   Verbote .....	229
3.3.7.2   Naturschutz als öffentlicher Belang .....	247
3.3.7.3   Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	247
3.3.8     Wald.....	262
3.3.9     Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg .....	264
3.3.10    Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse .....	265

	Seite
3.3.11	Landwirtschaft als öffentlicher Belang ..... 270
3.3.12	§ 50 BImSchG – Störfallbetrieb Osram Opto Semiconductors GmbH..... 271
3.3.13	Sonstige öffentliche Belange ..... 274
3.3.13.1	Träger von Versorgungsleitungen ..... 274
3.3.13.2	Denkmalschutz..... 274
3.4	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände..... 275
	- Gemeinde Mintraching..... 275
	- Gemeinde Pfatter..... 275
	- Markt Schierling ..... 275
	- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz..... 275
	- Regionaler Planungsverband Regensburg..... 275
	- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Regensburg..... 275
	- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege ..... 275
	- Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei und Bezirksheimatpfleger .... 275
	- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr..... 275
	- Deutsche Telekom AG – Technik GmbH ..... 275
	- Bayernwerk AG ..... 275
	- Regensburg Netz GmbH..... 275
	- REWAG Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG & Co KG ..... 275
	- Vodafone Kabel Deutschland GmbH ..... 275
	- Universitätsklinikum Regensburg ..... 276
	- MERO Germany AG ..... 276
	- Deutsche Funkturm ..... 276
	- Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd..... 276
3.4.1	Stadt Regensburg ..... 276
3.4.2	Schreiben der Bürgermeister der Stadt Neutraubling und der Gemeinden Barbing und Obertraubling ..... 286
3.4.3	Stadt Neutraubling..... 289
3.4.4	Gemeinde Pentling..... 301
3.4.5	Gemeinde Barbing ..... 305
3.4.6	Gemeinde Obertraubling ..... 317
3.4.7	Landratsamt Regensburg ..... 317
3.4.8	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg ..... 319
3.4.9	Staatliches Bauamt Regensburg und Immobilien Freistaat Bayern - Regionalvertretung Oberpfalz..... 324

	Seite
3.4.10	Wasserwirtschaftsamt Regensburg ..... 326
3.4.11	Bayerisches Landesamt für Umwelt ..... 327
3.4.12	Universitätsklinikum Regensburg ..... 331
3.4.13	Bayerischer Bauernverband ..... 335
3.4.14	Deutsche Bahn AG..... 346
3.4.15	Verkehrsclub Deutschland..... 347
3.4.16	Wasser- und Bodenverband Aubachtal ..... 349
3.4.17	Bund Naturschutz in Bayern e.V..... 354
3.4.18	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ..... 366
3.4.19	Evangelische Wohltätigkeitsstiftung in Regensburg..... 367
3.5	Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater ..... 371
3.5.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung..... 371
3.5.1.1	Entzug von privatem Eigentum..... 371
3.5.1.2	Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen ..... 378
3.5.1.3	Abwägung ..... 381
3.5.2	Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer..... 382
3.5.2.1	Behandlung mehrfach vorgetragener Einwendungen aus dem Stadtgebiet Regensburg und dem Gemeindegebiet Barbing..... 382
3.5.2.2	Einwendungsführer 0362..... 396
3.5.2.3	Einwendungsführer 0513..... 398
3.5.2.4	Einwendungsführer 0541..... 402
3.5.2.5	Einwendungsführer 0564..... 403
3.5.2.6	Einwendungsführer 0533..... 405
3.5.2.7	Einwendungsführer 0502..... 409
3.5.2.8	Einwendungsführer 0522..... 413
3.5.2.9	Einwendungsführer 0504..... 414
3.5.2.10	Einwendungsführer 0534..... 415
3.5.2.11	Einwendungsführer 0507..... 416
3.5.2.12	Einwendungsführer 0505 und 506..... 417
3.5.2.13	Einwendungsführer 0508 und 0509..... 418
3.5.2.14	Einwendungsführer 0545..... 419
3.5.2.15	Einwendungsführer 0514..... 420
3.5.2.16	Einwendungsführer 0515..... 421
3.5.2.17	Einwendungsführer 0535 und 0536..... 422
3.5.2.18	Einwendungsführer 0532..... 423
3.5.2.19	Einwendungsführer 0510..... 424

	Seite
3.5.2.20	Einwendungsführer 0525..... 426
3.5.2.21	Einwendungsführer 0511 und 0512..... 427
3.5.2.22	Einwendungsführer 0526..... 428
3.5.2.23	Einwendungsführer 0527 und 0528..... 429
3.5.2.24	Einwendungsführer 0516 und 0517..... 430
3.5.2.25	Einwendungsführer 0537..... 431
3.5.2.26	Einwendungsführer 0503..... 432
3.5.2.27	Einwendungsführer 0531..... 433
3.5.2.28	Einwendungsführer 0518, 0519, 0520 und 0521 ..... 434
3.5.2.29	Einwendungsführer 0539..... 435
3.5.2.30	Einwendungsführer 0540..... 436
3.5.2.31	Einwendungsführer 0524..... 437
3.5.2.32	Einwendungsführer 0543..... 448
3.5.2.33	Einwendungsführer 0555..... 455
3.5.2.34	Einwendungsführer 0556..... 462
3.5.2.35	Einwendungsführer 0553..... 474
3.5.2.36	Einwendungsführer 0162..... 483
3.5.2.37	Einwendungsführer 0544..... 490
3.5.2.38	Einwendungsführer 0549..... 495
3.5.2.39	Einwendungsführer 0565..... 497
3.5.2.40	Einwendungsführer 0530..... 501
3.5.2.41	Einwendungsführer 0523..... 503
3.5.2.42	Einwendungsführer 0551..... 508
3.5.2.43	Einwendungsführer 0538..... 509
3.5.2.44	Einwendungsführer 0500..... 511
3.5.2.45	Einwendungsführer 0542..... 512
3.5.2.46	Einwendungsführer 0529..... 514
3.5.2.47	Einwendungsführer 0546..... 514
3.5.2.48	Einwendungsführer 0547..... 516
3.5.2.49	Einwendungsführer 0548..... 517
3.5.2.50	Einwendungsführer 0550..... 518
3.5.2.51	Einwendungsführer 0552..... 520
3.5.2.52	Einwendungsführer 0554..... 521
3.5.3	Einwendungen anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer ..... 522
3.5.3.1	Rechtsanwälte Schlachter und Kollegen ..... 522

	Seite
Einwendungsführer 0428.....	522
3.5.3.2 Rechtsanwälte Labbé & Partner.....	529
Einwendungsführer 0175 und 0501.....	529
3.5.3.3 Rechtsanwälte Schneider & Kollegen.....	535
3.5.3.3.1 Allgemeine Einwendungen.....	536
3.5.3.3.2 Einwendungsführer 0015, 0567, 0568 und 0569.....	557
3.5.3.3.3 Einwendungsführer 0143, 0570, 0571 und 0572.....	569
3.5.3.3.4 Einwendungsführer 0557, 0558, 0559 und 0560.....	587
3.5.3.3.5 Einwendungsführer 0561, 0562 und 0563.....	597
3.5.3.3.6 Einwendungsführer 0370, 0573 und 0574.....	607
3.5.3.3.7 Einwendungsführer 0389, 0575 und 0576.....	620
4. Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange (Gesamtergebnis).....	634
5. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	635
6. Sofortige Vollziehbarkeit.....	635
7. Kostenentscheidung.....	636
Rechtsbehelfsbelehrung.....	636
Hinweis zur Auslegung.....	637



- Lageplanskizze (Nachrichtlich) -



## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	(Bayerisches) Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Aust	„Die Enteignungsentschädigung“
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BauGB	Baugesetzbuch
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter, Zeitschrift
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Beckenbauer 2007	Beckenbauer, Lärminderung und Lärmschutz an Straßen. Stand der Technik und Perspektiven. In: VSVI Bayern, Jahreszeitschrift 2007, S. 4 - 12
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BAnz.	Bundesanzeiger
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BwVz	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen - Eigenüberwachungsverordnung
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VorP	FFH-Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsabschätzung)
FiG	Fischereigesetz
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (Ausgabe 2001)
IGW	Immissionsgrenzwert
JagdH	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken i. d. F. vom 07.06.2003, Bundesanzeiger Nr. 146a
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
SDB	Standard-Datenbogen (Bay. LfU, Stand 2004)
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG	Oberverwaltungsgericht

ÖFW	öffentlicher Feld- und Waldweg
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil Entwässerung
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Linienführung
RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Querschnitte
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
SDB	Standard-Datenbogen
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht, Zeitschrift
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung d. Gesetzes ü. d. Umweltverträglichkeitsprüfung
VerfGH	Bayerischer Verfassungsgerichtshof
VS-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinie vom 02.06.1997, ARS 26/1997
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsabgrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen
Zeitler	„Bayerisches Straßen- und Wegegesetz“, Kommentar
ZTV Asphalt StB 07	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt, Ausgabe 2007, Fassung 2013
ZTVE-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau

## Verzeichnis der Abbildungen

		Seite
Abbildung 1	Abgrenzung der zu berücksichtigenden Gebäude im Bereich des Baugebietes II des Bebauungsplans Nr. 157	51
Abbildung 2	geplanter Standort des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2	162
Abbildung 3	Variante 1 zum Standort des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2	163
Abbildung 4	Variante 2 zum Standort des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2	164
Abbildung 5	Variante 3 zum Standort des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2	165
Abbildung 6	Gebietseinstufung Burgweinting südlich der Bundesautobahn A 3 und östlich der Obertraublinger Straße	181
Abbildung 7	Immissionsorte im Bereich des Bebauungsplans Heising II	214
Abbildung 8	vorgesehene Flächen (lila) hinsichtlich der Vermeidungsmaßnahme 1.3 V	235
Abbildung 9	Darstellung des ursprünglich geplanten Regenrückhaltebeckens RRB 3	362
Abbildung 10	tatsächliche Ausführung des Regenrückhaltebeckens RRB 3	363
Abbildung 11	Gesamtlärbetrachtung - Vergleich Bundesautobahn A 3 (Bestand und Planfeststellungslösung Prognosejahr) und Bundesautobahn A 93 (Bestand und Prognosejahr)	444
Abbildung 12	Kosten passiver Lärmschutz für die Variantenuntersuchung im Bereich Pentling (Ausschnitt aus Tabelle 8 der Unterlage 17.1T)	460
Abbildung 13	Ergebnis Lärmberechnung Anwesen Gärtnerplatz 17 und 23	496
Abbildung 14	untersuchte Varianten im Bereich der Stadt Neutraubling	498
Abbildung 15	Variantenvergleich für den Bereich Neutraubling	499
Abbildung 16	Darstellung der langen Einhausung im Bereich Barbing/Neutraubling	499
Abbildung 17	Darstellung der kurzen Einhausung im Bereich Barbing/Neutraubling	500
Abbildung 18	Variante Planfeststellung im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0428 bei Bau-km 500+800	527
Abbildung 19	Variante Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0428 bei Bau-km 500+800	527
Abbildung 20	Aufteilung Fahrbahnquerschnitt Bundesautobahn A 3 mit Vergleich zum ursprünglichen Querschnitt vereinfacht dargestellt anhand der Fahrbahn in Richtung Nürnberg	541
Abbildung 21	Variante Planfeststellung im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0143 bei Bau-km 504+000	578
Abbildung 22	Variante Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0143 bei Bau-km 504+000	578
Abbildung 23	Variante Planfeststellung im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0389 bei Bau-km 499+750	626
Abbildung 24	Variante Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0389 bei Bau-km 499+750	627

## Verzeichnis der Tabellen

	Seite
Tabelle 1 Zusammenstellung der bereits vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen	38
Tabelle 2 Zusammenstellung der zu errichtenden Lärmschutzmaßnahmen	41
Tabelle 3 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Ziegetsdorf der Stadt Regensburg	46
Tabelle 4 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Neuprüll der Stadt Regensburg	46
Tabelle 5 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Graß der Stadt Regensburg	46
Tabelle 6 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils St. Vincent, Kasernenviertel der Stadt Regensburg	46
Tabelle 7 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Universität der Stadt Regensburg	47
Tabelle 8 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Burgweinting der Stadt Regensburg	48
Tabelle 9 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Stadt Neutraubling	49
Tabelle 10 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Gemeinde Pentling	49
Tabelle 11 Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Unterheising der Gemeinde Barbing	50
Tabelle 12 Anwesen mit Anspruch auf Entschädigung des „Außenwohnbereichs im Bereich des Ortsteils Ziegetsdorf der Stadt Regensburg	53
Tabelle 13 Anwesen mit Anspruch auf Entschädigung des „Außenwohnbereichs im Bereich der Universität in der Stadt Regensburg	53
Tabelle 14 zu erneuernde Bauwerke im Ausbaubereich	57
Tabelle 15 Prognosebelastung DTV2030 mit Vergleich zum DTV2010	90
Tabelle 16 Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005	113
Tabelle 17 Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV	113
Tabelle 18 Zumutbarkeitsschwelle für eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums	114
Tabelle 19 Grenzwerte der Entwurfselemente nach den RAA 2008 und gewählte Entwurfselemente für die Bundesautobahn A 3	149
Tabelle 20 Wertung „Baukosten“ Variantenvergleich Standort RRB 2	166
Tabelle 21 Wertung „Flächenbedarf“ Variantenvergleich Standort RRB 2	167
Tabelle 22 Wertung „wasserwirtschaftliche Einschätzung“ Variantenvergleich Standort RRB 2	167
Tabelle 23 Wertung „Unterhaltung und Betrieb“ Variantenvergleich Standort RRB 2	168
Tabelle 24 Wertung „Landschaftsbild“ Variantenvergleich Standort RRB 2	168
Tabelle 25 Wertung „Eingriff in städtische Straßen“ Variantenvergleich Standort RRB 2	168
Tabelle 26 Gesamtwertung Variantenvergleich Standort RRB 2	169
Tabelle 27 Vergleich der Kostendifferenzen/gelösten Schutzfall der für den Bereich des Ortsteils Neuprüll untersuchten Lärmschutzvarianten (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.4	198

	Seite	
Tabelle 28	Variantenuntersuchung im Bereich St. Vincent	203
Tabelle 29	Lärmpegelwerte für den Bereich des Bebauungsplans Heising II der Stadt Neutraubling	215
Tabelle 30	unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 2	251
Tabelle 31	unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 3	252
Tabelle 32	unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 4	253
Tabelle 33	unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 5	254
Tabelle 34	unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 6	255
Tabelle 35	berechnete Einstauhöhe im Einlaufbereich des Bahndurchlasses für ein 100 jährliches Ereignis (Dauer: 1 h) mit verengtem Querschnitt	284
Tabelle 36	maximale Lärmpegel im Bereich des Bebauungsplangebiets Barbing Ost I	308
Tabelle 37	Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bau-km 492+500 bis Bau-km 493+000	404
Tabelle 38	Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bau-km 493+000 bis Bau-km 493+725	410
Tabelle 39	maximale Lärmwerte für südlich der Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen im Bereich des Ortsteils Pentling-Siedlung	461
Tabelle 40	maximale Lärmwerte Bereich Burgweinting südlich der Bundesautobahn A 3 (Sammleinwand Einwendungsführer 0556)	470
Tabelle 41	Variantenvergleich für den Bereich Neutraubling mit Einhausungslösungen	500
Tabelle 42	Ergebnis Lärmberechnungen Anwesen Einwendungsführer 0551	508
Tabelle 43	Ergebnisse Lärmberechnungen Barbing, maximale Beurteilungspegel Dahlienweg, Rosenweg, Lupinenweg	510
Tabelle 44	ergänzende Lärmberechnungen Anwesen Einwendungsführer 0500	511
Tabelle 45	Lärmwerte für das Anwesen des Einwendungsführers 0143	582



**Bundesautobahn A 3 „Nürnberg - Passau“  
6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle  
Rosenhof  
Betr.-km 491,640 (= Stat. A 3\_1020\_0,033) bis Betr.-km 506,300 (= Stat. A 3\_1120\_1,264)**

**A) Entscheidung**

**I. Feststellung des Planes**

Aufgrund von §§ 17b Abs. 1 Nr. 2, 22 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG - in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes – BayStrWG – und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG erlässt die Regierung der Oberpfalz folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesautobahn A 3 „Nürnberg - Passau“, 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof, wird mit den sich aus Teil A, Ziffern II. bis VII. dieses Beschlusses sowie den in den Planunterlagen durch Roteintrag enthaltenen Ergänzungen und Änderungen nach

§ 17 FStrG i.V.m. Art. 72 bis 78 BayVwVfG

festgestellt.

## II. Festgestellte Planunterlagen

Der festzustellende Plan umfasst folgende Unterlagen:

### Band 1:

1. Erläuterungsbericht vom 30. November 2015 mit Roteintragungen  
- Unterlage 1T
2. Lagepläne M 1:2.000 vom 30. November 2015, teilweise mit Roteintragungen  
- Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T und 5T (Roteintragungen in 1T, 3T und 5T)  
Lagepläne M 1:2.000 vom 1. August 2014, teilweise mit Roteintragungen  
- Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 4 und 6 bis 7 (mit Roteintragung in 7)
3. Lagepläne Spartenverlegung M 1:2.000 vom 30. November 2015, teilweise mit Roteintragungen  
- Unterlage 5.2, Blatt Nrn. 1T bis 6T (mit Roteintragungen in 3T)  
Lageplan Spartenverlegung M 1:2.000 vom 1. August 2014 mit Roteintragungen  
- Unterlage 5.2, Blatt Nr. 7

### Band 2:

1. Höhenpläne Bundesautobahn A 3, M 1:2.000/200 vom 30. November 2015, teilweise mit Roteintragungen  
- Unterlage 6.1, Blatt Nrn. 1T bis 5T (mit Roteintragung in 3T)  
Höhenpläne Bundesautobahn A 3, M 1:2.000/200 vom 1. August 2014  
- Unterlage 6.1, Blatt Nrn. 6 und 7  
Höhenplan Betriebsumfahrt, M 1:2.000/200 vom 1. August 2014  
- Unterlage 6.1, Blatt Nr. 8  
Höhenplan Hadamerstraße/Rotsäulenweg BW 51, M 1:200/20 vom 30. November 2015  
- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 1T  
Höhenplan Augsburgsburger Straße (Rs 4) BW 52, M 1:200/200 vom 30. November 2015  
- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 2T  
Höhenplan Unterislinger Weg (Rs 19) BW 56, M 1:200/200 vom 30. November 2015  
- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 3  
Höhenplan Markomannenstraße BW 57, M 1:1200/200 vom 30. November 2015  
- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 4T  
Höhenplan Eisackerweg BW 62, M 1:200/200 vom 30. November 2015  
- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 5



Höhenplan ÖFW Kreuzhofstraße BW 64, M 1:200/200 vom 30. November 2015

- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 6T

Höhenplan St 2145 (Walhallastraße) BW 65, M 1:200/200 vom 30. November 2015

- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 7

Höhenplan GVS Barbing – Oberheising BW 66, M 1:200/200 vom 1. August 2014

- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 8

Höhenplan GVS Unterheising – Oberheising BW 67, M 1:200/200 vom 1. August 2014

- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 9

Höhenplan B 8 Regensburg – Straubing BW 68, M 1:200/200 vom 1. August 2014

- Unterlage 6.2, Blatt Nr. 10

2. Lagepläne zum Immissionsschutz, M 1:2.000 vom 30. November 2015, teilweise mit Roteintragungen

- Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T und 5T mit Roteintragungen in 1T, bis 3T)

Lagepläne zum Immissionsschutz, M 1:2.000 vom 1. August 2014, teilweise mit Roteintragungen

- Unterlage 7, Blatt Nrn. 4, 6 und 7 (mit Roteintragungen in 7)

### Band 3:

1. Landschaftspflegerischer Übersichtsplan, M 1:25.000 vom 30. November 2015

- Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1T

Landschaftspflegerische Maßnahmepläne, M 1:2.000 vom 30. November 2015, teilweise mit Roteintragungen

- Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T, 2T und 4T bis 8T

Landschaftspflegerischer Maßnahmeplan, M 1:2.000 vom 30. November 2015 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 3T

Landschaftspflegerische Maßnahmen, Maßnahmeblätter vom 30. November 2015 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung und Roteintragungen

- Unterlage 9.3T

Landschaftspflegerische Maßnahmen, Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 30. November 2015 mit Roteintragungen

- Unterlage 9.4T

2. Lagepläne Grunderwerb, M 1:2.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1, 4 und 7Lagepläne Grunderwerb, M 1:2.000 vom 30. November 2015, teilweise mit Roteintragungen
  - Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 2T, 3T, 5T und 6T (mit Roteintragung in 3T)Grunderwerbsverzeichnis vom 30. November 2015 mit Aufstellung der Flächen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, die für landschaftspflegerische Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen verwendet werden
  - Unterlage 10.2T

Band 4:

1. Regelungsverzeichnis vom 30. November 2015 mit Roteintragungen
  - Unterlage 11T
2. Straßenquerschnitte Straßenbau Bundesautobahn 6-streifig, M 1:100 vom 1. August 2014
  - Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1Straßenquerschnitte Bereich Autobahnkreuz und Anschlussstellen, M 1:100 vom 1. August 2014
  - Unterlage 14.1, Blatt Nr. 2Straßenquerschnitte Lärmschutz mit besonderen Randausbildungen, M 1:100 vom 1. August 2014
  - Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1Straßenquerschnitte Lärmschutz – Ziegetsdorf und „Gärtnersiedlung“, M 1:100 vom 1. August 2014 mit Roteintragungen
  - Unterlage 14.2, Blatt Nr. 2Straßenquerschnitte Spartenverlegung, M 1:100 vom 30. November 2015
  - Unterlage 14.3, Blatt Nr. 1T
3. Erläuterungen und Ergebnisse der Lärmberechnung vom 30. November 2015 mit Roteintragungen:
  - Unterlage 17.1T mit
    - Anlagen 1.1 – 1.6: Dokumentation der Eingangsdaten aus der Verkehrsprognose 2030
    - Anlage 2.0T: Beiblatt
    - Anlage 2.1T – 2.11: Ergebnistabellen der Einzelpunktberechnung, Lastfall Prognose 2030 mit/ohne zusätzlichen Schallschutz
    - Anlage 3T: Liste der Straßennamen und Hausnummern mit Anspruch auf passiven Lärmschutz und Roteintragungen

4. Erläuterungen und Berechnungsergebnisse der Luftschadstofftechnischen Untersuchung vom 1. August 2014
  - Unterlage 17.2 mit Anlagen
    - Anlage 1: Ausgabenprotokoll des PC-Berechnungsverfahrens RLuS 2012, Prognose-Planfall nach Erweiterung
    - Anlage 2: Hintergrundbelastungen für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub>

Band 5:

1. Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungen vom 30. November 2015
  - Unterlage 18.1T
2. Lagepläne Entwässerungsabschnitte, M 1:2.000 vom 30. November 2015
  - Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T und 5T

Lagepläne Entwässerungsabschnitte, M 1:2.000 vom 1. August 2014

  - Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 4, 6 und 7

RRB 1, Lageplan, Längsschnitt, M 1:1.000/100 vom 1. August 2014

  - Unterlage 18.3, Blatt Nr. 1

RRB 2, Lageplan, Längsschnitt, M 1:1.000/100 vom 30. November 2015

  - Unterlage 18.3, Blatt Nr. 2T

RRB 3, Lageplan, Längsschnitt, M 1:1.000/100 vom 30. November 2015

  - Unterlage 18.3, Blatt Nr. 3T
3. Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan vom 30. November 2015 mit Roteintragungen
  - Unterlage 19.1.1T

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, M 1:2.000 vom 30. November 2015

  - Unterlage 19.1.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T und 5T

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, M 1:2.000 vom 1. August 2014

  - Unterlage 19.1.2, Blatt Nrn. 4, 6 und 7

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 30. November 2015 mit Roteintragungen

  - Unterlage 19.1.3T

Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 30. November 2015 mit Roteintragungen

  - Unterlage 19.1.4

Übersichtskarte zu den Bäumen die der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg unterliegen (Aufnahmedatum 12/2016 bis 02/2017)

- Unterlage 19.1.5, Blatt Nrn. 1 bis 4

Auflistung der Bäume, die der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg unterliegen

- Unterlage 19.1.6

Den Unterlagen werden nachrichtlich beigefügt:

- Band 1:

- die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung vom 19. bis 21. Oktober 2016 und am 28. Oktober 2016 im Großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz
- Übersichtshöhenplan M 1:25.000/2.500 vom 30. November 2015
  - Unterlage 4T

- die ausgelegten und aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens überholten bzw. entfallenden Planunterlagen

Band 1:

- Übersichtskarte M 1:100.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 2
- Übersichtslageplan M 1:25.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 3
- Lagepläne M 1:5.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1 bis 3 und 5

Band 2:

- Lageplan zum Immissionsschutz, M 1:2.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 7, Blatt Nrn. 1 bis 3

Band 3:

- Landschaftspflegerischer Übersichtslageplan, M 1:25.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1
- Landschaftspflegerische Maßnahmepläne, M 1:2.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 3 und 8
- Lageplan Grunderwerb, M 1:2.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 10.1, Blatt Nr. 8

Band 4:

- Anlagen 2.6, 2.7 und 2.9 der aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens überarbeiteten Erläuterungen und Ergebnissen der Lärmberechnung vom 1. August 2014
  - Unterlage 17.1T
- Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne, M 1:2.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 3 und 8

Band 5:

- Lageplan Entwässerungsabschnitte vom 1. August 2014
  - Unterlage 18.2, Blatt Nr. 2
- Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne, M 1:2.000 vom 1. August 2014
  - Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 3 und 8

Die Unterlagen wurden

erstellt von:	Unterlage/Anlage
Autobahndirektion Südbayern – Dienststelle Regensburg - Alemannenstraße 9 93053 Regensburg	1T bis 7; 10.1, 10.2T, 11T, 14.1 bis 14.3; 18.1T bis 18.3;
Möhler + Partner Ingenieure AG Paul-Heyse-Straße 27 80336 München	17.1T mit Anlagen 1 bis 2.11; 17.2 mit Anlagen 1.1 bis 1.12 und 2;
ifanos Planung Bärenschanzstraße 73 RG 90429 Nürnberg	9.1 bis 9.3T; 19.1.1T bis 19.1.4

### **III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)**

#### **1. Allgemeine Auflagen**

##### **1.1 Unterrichtungspflichten**

Vor Beginn der Bauarbeiten sind rechtzeitig zu verständigen:

- die Stadt Regensburg  
D.-Martin-Luther-Straße 1  
93047 Regensburg
- die Stadt Neutraubling  
Regensburger Straße 9  
93073 Neutraubling
- die Gemeinde Pentling  
Am Rathaus 5  
93080 Pentling
- die Gemeinde Barbing  
Kirchstraße 1  
93092 Barbing
- die Gemeinde Mintraching  
Friedenstraße 2  
93098 Mintraching
- der Markt Schierling  
Rathausplatz 1  
84069 Schierling
- das Landratsamt Regensburg  
Altmühlstraße 3  
93059 Regensburg
- das Staatliche Bauamt Regensburg  
- Bereich Straßenbau –  
Bajuwarenstraße 2d  
93053 Regensburg
- das Wasserwirtschaftsamt Regensburg  
Landshuter Straße 59  
93053 Regensburg

- das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege  
Referat B VI –Lineare Projekte  
Hofgraben 4  
80539 München  
  
mindestens 2 Monate vor Baubeginn
- die Deutsche Telekom  
Ressort Produktion Technische Infrastruktur Regensburg  
Bajuwarenstraße 4  
93053 Regensburg  
  
mindestens 3 Monate vor Baubeginn
- die Bayernwerk AG  
Abteilung 110-kV-Freileitung/Kabel  
Luitpoldstraße 51  
96052 Bamberg  
  
sowie bezüglich
  - der Ortung der Fernmeldekabel die  
Service Kommunikationstechnik Oberpfalz  
OBAG-Straße 4  
93412 Maxhütte-Haidhof
  - der Anpassung der Vereinbarungen und Gestattungsverträge  
Bayernwerk AG  
110-kV-Freileitungen/Kabel  
Luitpoldstraße 51  
96052 Bamberg  
jeweils mindestens 2 Monate vor Baubeginn
- die REWAG Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG & Co. KG  
Grefflinger Straße 22  
93055 Regensburg
- die Vodafone Kabel Deutschland GmbH  
Südwestpark 15  
90449 Nürnberg  
  
E-Mail: [Planung\\_NE3\\_nuernberg@kabeldeutschland.de](mailto:Planung_NE3_nuernberg@kabeldeutschland.de)  
  
mindestens 3 Monate vor Baubeginn

- die MERO Germany GmbH  
MERO-Weg 1  
85088 Vohburg
- der Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd  
Aukofener Straße 17  
93098 Mintraching
- die DB Netz AG  
für Tiefbauarbeiten im Gleisbereich:
  - DB Netz AG  
Fachdienst LST  
  
Fachdienst E-Technik 50 Hz:für Anpassungsarbeiten an der Oberleitung:
  - DB Netz AG  
PD Regensburg
- den Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung Regensburg  
Altmühlstraße 3  
93059 Regensburg

damit eine ausreichende Erreichbarkeit möglicher Einsatzstellen auf der Bundesautobahn A 3 für die Rettungskräfte während der Bauzeit gewährleistet werden kann. Ebenso sind die Rettungskräfte rechtzeitig vor erforderlichen baubedingten Sperrungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz zu verständigen.

## 1.2 Erörterungstermin

Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber der Planfeststellungsbehörde oder Beteiligten schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat.

## 2. Bauausführung, Baustellenimmissionen und Betrieb

### 2.1 Auflagen zur Bauausführung

- 2.1.1. Die Maßnahme ist nach den Plänen vom 1. August 2014 i.V. mit den Tekturplänen vom 30. November 2015 und den sich aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 19., 20., 21. und 28. Oktober 2016 ergebenden Änderungen sowie unter Beachtung der Roteintragungen auszuführen. Die sich aufgrund der Tekturplanung vom 30. November 2015 gegenüber den ursprünglich ausgelegten Planunterlagen vom 1. August 2014 ergebenden Änderungen beziehen sich im Wesentlichen auf:



- Änderungen an den Lärmschutzanlagen im Bereich St. Vincent/Kasernenviertel zwischen Bau-km 495+025 und 495+195;
- Änderungen an den Lärmschutzanlagen im Bereich Burgweinting zwischen Bau-km 496+060 und 496+840
- Änderung an der Lärmschutzanlage im Bereich Barbing zwischen Bau-km 500+730 und 501+400
- Änderung der Regenrückhaltebecken Nr. 2 und 3: Umplanung von Becken mit Dauerstau zu trockenfallenden Becken (Trockenbecken)
- Bauwerk BW 59 bei Bau-km 497+672, Berichtigung der Bauwerksabmessungen gem. Abstimmungen mit der DB AG
- Berücksichtigung der bestehenden Wasserversorgungsleitung DN 200 im Eigentum der Gemeinde Barbing bzw. der Stadt Neutraubling bei Bau-km 501+050
- Berücksichtigung eines Fernmeldekabels der Bayernwerk AG im Bereich Bau-km 491+700 bis 492+300 und Bau-km 501+760 bis 502+495
- Berücksichtigung eines Fernmeldekabel von Kabel Deutschland bei Bau-km 505+070
- Änderung im Bereich der St 2145 bei Bau-km 501+739: der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Neutraubling und Barbing wird ab Bau-km 0+160 bis 0+350 durch einen 75 cm breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgerückt.
- Der landschaftspflegerische Maßnahmenkomplex 4 A „Strukturreiche Offenlandflächen nordöstlich Oberisling“ sowie der Maßnahmenkomplex 6 A „Extensivgrünland an der Donau“ entfallen und werden durch neu geplante Ersatzmaßnahmen E 12 - E 20 im Gemeindegebiet Schierling ersetzt.
- Die landschaftspflegerischen Maßnahmen 10 A „Strukturreiche Offenlandfläche östlich des Augrabens“ und 11 A „Pflanzung von 45 Bäumen“ werden zum Ausgleich für Eingriffe in bestehende Ausgleichsflächen der Stadt Regensburg angelegt;
- In den Ergebnislisten der Einzelpunktberechnungen der Lärmberechnung (Ordner 4: Unterlage 17.1, Anlage 2) wurden Änderungen aufgrund der o.g. geänderten technischen Planungen in St. Vincent/Kasernenviertel, Burgweinting und Barbing sowie Korrekturen gem. Beiblatt zu Unterlage 17.1, Anlage 2.0T in Ordner 4 vorgenommen.

Bezüglich der näheren Einzelheiten zu den vorgenommenen Planänderungen bzw. -Planergänzungen wird auf die nachfolgenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

- 2.1.2. Der Vorhabensträger hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass die an die Straßenbaustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig

durch baubedingte Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) beeinträchtigt werden.

Es ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. In ihrem Anwendungsbereich sind die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ vom 29. August 2002 (BGBl. S. 3478) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. 1970 Nr. 160) i.V.m. § 66 Abs. 2 BImSchG einzuhalten. Massenguttransporte sind außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten und soweit wie möglich über das Hauptstraßennetz auszuführen.

Um die Staubbelastung auf die angrenzenden bebauten und unbebauten Grundstücke durch Baustellenfahrzeuge während der Bauarbeiten zu minimieren, sind geeignete Maßnahmen (z.B. ausreichende Befeuchtung unbefestigter Wege und Baustraßen) zu ergreifen.

- 2.1.3. Sollten bei den Bauarbeiten auch erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, so sind hierbei die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) einzuhalten.
- 2.1.4. Beim Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind umfangreiche Arbeiten zur Kampfmittelerkundung durchzuführen. In Anbetracht der Vielzahl von Bombardierungen ist eine technische Erkundung vor Baubeginn bzw. baubegleitend (insbesondere bei erschütterungsverursachenden Bauarbeiten) erforderlich. Die Flächen müssen mit Magnetometern von der Oberfläche aus abgesucht werden. Wo wegen metallischen Störkörpern wie Schutzplanken, Schildern, Zäunen usw. keine Suche im Vorfeld durchgeführt werden kann, muss eine baubegleitende Kampfmittelsuche durchgeführt werden.
- 2.1.5. Im unmittelbaren Nahbereich zur Bundesautobahn A 3 befinden sich auf dem Universitätsgelände erhaltenswerte Kunstwerke. Während der Baumaßnahmen sind hier ggf. besondere Maßnahmen zum Schutz der Kunstwerke erforderlich. Diese sind mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg – Fachbereich Hochschulbau abzustimmen.

## 2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

### 2.2.1 Allgemein

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

Die kurzzeitige Außerbetriebnahme von Leitungen zur Durchführung von Sicherheits- und Anpassungsmaßnahmen bzw. zur Einbindung neu verlegter Teilstücke ist den Betroffenen rechtzeitig mitzuteilen.

Die Kostentragung für die Änderung von Versorgungsleitungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie ist im Bauwerksverzeichnis (Band 4: Unterlage 11T) nur nachrichtlich aufgenommen.

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind auf die Erkundungspflicht nach vorhandenen Ver- und Versorgungsleitungen sowie auf die einschlägigen Vorgaben gemäß Kabelschutzanweisung zur Vermeidung von Kabelschäden bei der Näherung zu Kabelanlagen hinzuweisen. Um Versorgungstrassen vor Verwurzelungen durch geplante Bepflanzungen zu schützen, sind geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen. Auf das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Versorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, in dem Gestaltungsmöglichkeiten entlang von Leitungstrassen aufgezeigt sind, wird verwiesen.

### 2.2.2 Leitungen der Bayernwerk AG (ehemals: E.ON Netz GmbH)

#### 110-kV-Freileitungen:

Innerhalb der Leitungsschutzzonen (30 m beidseits der Leitungsachsen) ist eine Bepflanzung mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern nicht zulässig.

#### 110-kV-Kabel:

Bei Aufgrabungen beträgt die Schutzzone 3,00 m beiderseits der Kabel. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich der Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,50 m beidseits der Kabeltrasse.

#### Fernmeldekabel:

Der Schutzzonenbereich für Fernmeldekabel beträgt bei Aufgrabungen je 1,0 m beiderseits der Kabeltrassenachse. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich der Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,50 m beidseits der Kabeltrasse.

### 2.2.3 Leitungen der MERO Germany AG

- 2.2.3.1. In den Bereichen des Bauvorhabens, die von dem Schutzstreifen der MERO betroffen sind, sind die Richtlinien für die Inanspruchnahme des Schutzstreifens durch Dritte" der MERO Germany AG in ihrer jeweils aktuellen Fassung einzuhalten.
- 2.2.3.2. Bei Verdichtungs- und Asphaltierungsarbeiten im Kreuzungsbereich der MERO (insbesondere bei Bau-km 506+000) sind weiterhin die Richtlinien zur Verfüllung des Rohrgrabens mit dynamischer Verdichtung (DA-T-011) einzuhalten.
- 2.2.3.3. Im Kreuzungsbereich der MERO mit der Erweiterung der Fahrstreifen ist die Fernleitung MERO mit Lastplatten oder ähnlichen Maßnahmen vor der zusätzlichen Belastung des Verkehrs auf den neuzurichtenden Fahrstreifen zu schützen. Hier ist ein Nachweis der Sicherheit vor Einbeulung der Rohrleitung durch die Zusatzlasten zu erbringen (siehe auch Ziffer 2.9 der Richtlinien für die Inanspruchnahme des Schutzstreifens durch Dritte).
- 2.2.3.4. Fahrwege für Baufahrzeuge dürfen nicht im Schutzstreifen der MERO liegen. Sollten Überfahrten über die Fernleitung notwendig werden, sind diese rechtzeitig mit der MERO Germany AG abzustimmen, damit festgelegt werden kann unter welchen Auflagen diese genehmigt werden können.
- 2.2.3.5. Im Zuge der Errichtung der Betriebsüberfahrt bei Betriebs-km 507,083 ist zu beachten, dass bei Verdichtungs- und Asphaltierungsarbeiten im Schutzstreifenbereich der MERO die Richtlinien zur Verfüllung des Rohrgrabens mit dynamischer Verdichtung (DA-T-011) eingehalten werden. Es ist darüber hinaus ein Nachweis der Sicherheit vor Einbeulung der Rohrleitung durch Zusatzlasten aufgrund des Befahrens mit Baufahrzeugen größer der Klasse SLW 60 zu erbringen (Ziffer 2.9 der Richtlinien für die Inanspruchnahme des Schutzstreifens durch Dritte). Überfahrten sind seitlich einzugrenzen (evtl. mit großen Steinen), um ein Abfahren vom Weg zu verhindern.
- 2.2.3.6. Bei der eventuellen Errichtung von Verkehrsleitsystemen und Verkehrszeichen ist zu beachten, dass die Zufahrt bzw. der Zugang zum Schutzstreifen der MERO jederzeit ungehindert möglich ist. Dies gilt auch bei der dauerhaften Errichtung von derartigen Anlagen. Leitschienen dürfen nicht im Schutzstreifen der MERO errichtet werden.
- 2.2.3.7. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind auf dem Grundstück Fl.-Nr. 209, Gemarkung Auburg als Ausgleichsmaßnahmen (Nr. 5A, 7A, 8W des landschaftspflegerischen Begleitplans) Waldneugründungen geplant. Durch dieses Grundstück verläuft die Fernleitung MERO. Zum Schutz der Fernleitung sind im Schutzstreifen keine Bäume oder tiefwurzelnden Sträucher anzupflanzen.

- 2.2.3.8. Bei der Neugestaltung der Straßenböschungen und Straßennebenflächen ist zu beachten, dass keine Bäume und tiefwurzelnden Sträucher im Schutzstreifen der Fernleitung MERO gepflanzt werden.
- 2.2.3.9. Während des Ausbaus der Bundesautobahn A 3 sind der Bestandsschutz der Fernleitung MERO und ihr erschwernisfreier Betrieb jederzeit vollständig zu gewährleisten.
- 2.2.3.10. Alle Baumaßnahmen im Schutzstreifenbereich der Fernleitung MERO und alle für den Bestand und Betrieb der Fernleitung MERO relevanten Planungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind mit der MERO Germany AG und deren Sachverständigen (TÜV SÜD Industrieservice, München und Bayer. Landesamt für Umwelt, Dienstort Augsburg) abzustimmen. Die Ergebnisse dieser Abstimmungen sind festzuhalten und der MERO Germany AG zur Verfügung zu stellen. Alle Baumaßnahmen im Schutzstreifen der Fernleitung MERO bedürfen einer schriftlichen Arbeitserlaubnis der MERO Germany AG.
- 2.2.4 Telekommunikations-Kabelanlagen (TK-Kabel) der DB Netz AG  
Im Baustellenbereich vorhandene TK-Kabel sind ggf. freizulegen, durch geeignete Maßnahmen zu sichern (Kabelsicherung) und, falls erforderlich, aus dem Baufeld zu verlegen (Baufeldfreimachung). Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind diese TK-Kabel in die endgültige Lage (ggf. neue Trasse) zu bringen.
- In diesem Zusammenhang sind folgende Grundsätze zwingend zu beachten:
- 2.2.4.1. Arbeiten an TK-Kabeln sind grundsätzlich nur unter Beteiligung eines Mitarbeiters der DB Kommunikationstechnik gestattet.
- 2.2.4.2. Die für eine ggf. erforderliche Baufeldfreimachung und Kabelsicherung notwendigen Planungen und Ausführungsleistungen sind rechtzeitig bei der DB Kommunikationstechnik GmbH (TK Dienstleister für die DB Netz AG) zu beauftragen.
- 2.2.4.3. Die Beteiligung des TK Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG ist in allen Planungs- und Realisierungsphasen sicherzustellen.
- 2.2.4.4. Zu den vorhandenen TK-Kabelanlagen der DB Netz AG ist ein Schutzabstand von mind. 2,0 m einzuhalten. Ein Überbauen bzw. Überschütten der bahnbetriebsnotwendigen TK-Kabel ist nicht gestattet.
- 2.2.4.5. Das Eintreiben von Pfählen, Bohrern, Dornen und anderen Gegenständen, durch die erdverlegte Kabel beschädigt werden könnten, ist 1,0 m beiderseits der vorhandenen TK-Kabel verboten.
- 2.2.4.6. Bestehende TK-Kabeltrassen dürfen ohne Zustimmung der DB Netz AG nicht verändert werden.

- 2.2.4.7. Zugang und Zufahrt zu den bahnbetriebsnotwendigen TK-Kabeln dürfen durch die Baumaßnahme nicht eingeschränkt werden.
- 2.2.4.8. Durch die Baumaßnahme dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen TK-Kabel, einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.
- 2.2.4.9. Der Veranlasser der Baumaßnahme hat sicherzustellen, dass sämtliche durch die Baumaßnahme berührten Bestandspläne TK der DB Netz AG zeitnah (jedoch spätestens innerhalb von 3 Monaten nach Abschluss der Baumaßnahme) berichtigt und an die planverwaltende Stelle (DB Kommunikationstechnik Dokumentationsservice (NAD)) übergeben werden.

Die KoRil (Konzernrichtlinie) 859.6001 gültig seit 01.03.2010 und die Technische Mitteilung 01-09 gültig seit 01.07.2009 sind in dem Zusammenhang zu beachten.

- 2.2.4.10. Die Übergabe und Prüfung der Bestandspläne TK erfolgt hierbei im Rahmen der DBKT-Richtlinie Nr. RI-223 RfO-Prozess (Ready for Operation). Die Durchführung des RfO-Prozesses ist bei der DBKT vom Veranlasser, d.h. Projekt/Projektleiter rechtzeitig zu beauftragen.
- 2.2.4.11. Vor Tiefbauarbeiten ist eine Kabeleinweisung TK erforderlich. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Kabeleinweisung stattgefunden hat, die Kabellage zweifelsfrei feststeht und die bauausführende Firma die Beachtung und Einhaltung der Bestimmungen und die Anwendung der Schutzmaßnahmen für die Telekommunikationskabel laut Kabelmerkblatt nachweislich bestätigt hat.

#### 2.2.5 Trinkwasserleitung der Stadt Neutraubling

Die mit dem Rückbau des Parkplatzes Kreuzhof nicht mehr benötigte Trinkwasserleitung (vgl. Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 4.4.9) ist vom Vorhabensträger zur Verhinderung einer Verkeimung des stillgelegten Strangs zurückzubauen.

#### 2.2.6 Abwasserdruckleitungen der Stadt Neutraubling

Die Zugänglichkeit der Kontrollschächte für die Abwasserdruckleitungen bei Bau km 502+230 und Bau km 502+265 (Band 1: Unterlage 5.2, Blatt Nr. 5T; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 4.3.6 und 4.3.7) ist zu gewährleisten und eine ausreichende Länge der Schutzrohre vorzusehen. Außerdem ist sicherzustellen, dass die parallel zur Bundesautobahn A 3 verlaufenden Leitungen ausreichend gesichert bleiben. An der Planung, Ausführung und Abnahme der erforderlichen Maßnahmen ist die Stadt Neutraubling frühzeitig zu beteiligen.

2.2.7 Trinkwasserleitung der Gemeinde Barbing

Sämtliche erforderlichen Arbeiten an der Wasserleitung DN 200 (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 4.4.9) bei Bau-km 501+050 sind in Absprache mit der Gemeinde Barbing bzw. dem Rechtsnachfolger durchzuführen.

3. Belange des Denkmalschutzes

- 3.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der –ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.2 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Straßenbulasträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.4 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen des vorstehend genannten Bodendenkmals sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen
- 3.5 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass im plangegenständlichen Bauabschnitt zwar keine näheren

Aussagen zu bekannten Bodendenkmälern getroffen werden können, entsprechende Funde allerdings auch nicht auszuschließen sind. Bei den Erdarbeiten eventuell auftretende Funde von Bodenaltertümern sind unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Stadt Regensburg bzw. Landratsamt Regensburg) zu melden (Art. 8 Abs. 1 DSchG).

#### 4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke

4.1 Der Straßenbaulastträger hat die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das Grundeigentum angemessen zu entschädigen; dies gilt insbesondere für

- die dauernde Inanspruchnahme von Grundstücksflächen,
- die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese,
- den baubedingten Abbruch bestehender und baurechtlich genehmigter Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude,
- Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme,
- Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
- Anschneidungs- und Durchschneidungsschädigungen.

Die Höhe der Entschädigungsforderungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über diese wird – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens – ggf. in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren entschieden.

4.2 Es ist durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist.

Kurzzeitige nicht vermeidbare Behinderungen während der Bauausführung sind mit den jeweils Betroffenen abzustimmen. Bei längerfristigen Behinderungen während der Bauzeit sind gegebenenfalls mit den Eigentümern und Bewirtschaftern abzustimmende Ersatzzufahrten einzurichten.

4.3 Die Lage neuer oder geänderter Zufahrten zu Grundstücken ist im Einvernehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern und Pächtern festzulegen.

4.4 Soweit durch die Baumaßnahme Grundstückseinfriedungen, Zugänge und andere Anlagen angepasst oder verlegt werden müssen, sind sie im Einvernehmen mit den Eigentümern bzw. Bewirtschaftern in gleichwertiger Beschaffenheit wieder herzustellen.

4.5 Die vorübergehende Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen ist den betroffenen Bewirtschaftern dieser Fläche rechtzeitig mitzuteilen, so dass die Bewirtschafter dies bei der Beantragung von flächenbezogenen, landwirtschaftlichen



Ausgleichszahlungsprogrammen berücksichtigen können. Ebenso sind den Eigentümern bzw. Bewirtschaftern die bei Durchschneidung größerer Schläge verbleibenden Restflächen größtmäßig anzugeben.

- 4.6 Die vorübergehende Beanspruchung von Grundstücksflächen ist auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken und dieser Bereich so abzugrenzen, dass es zu keiner darüber hinausgehenden Beanspruchung kommt. Vorübergehend beanspruchte Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren.

Werden im Rahmen der vorübergehenden Beanspruchung von Grundstücksflächen für Baustelleneinrichtungen und gegebenenfalls erforderliche Baustraßen zeitweise landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, so ist vor der Inanspruchnahme dieser Flächen der Oberboden abzutragen und zwischen zu lagern (vgl. auch Auflage in Ziffer 4.10). Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 cm entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens 20 cm, auf mindestens 70 cm zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach ist der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.

- 4.7 Bei der Verwertung von Abfällen (z.B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbausphal) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich zu beachten:

- LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen Technische Regeln -“
- Eckpunktepapier des BayStMUG „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen“
- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch“
- Leitfaden des BayStMUG „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“
- „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“
- Bundes Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) – insbesondere gelten für bodenähnliche Anwendungen (z.B. Geländemodellierungen) die mit

UMS vom 17.07.2000 eingeführten Werte gemäß Beschluss der 54. UMK zu TOP 4.31.5.

Für den Wiedereinbau inerter Abfälle, die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.), im Bereich der plangegegenständlichen Auffüllungen gelten die Anforderungen entsprechend.

- 4.8 Werden Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen, ist im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Bundesautobahn A 3 und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen. Das Bankettschälgut ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten oder zu beseitigen (vgl. Richtlinie zum Umgang mit Bankettschälgut - Ausgabe 2010 - des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)
- 4.9 Soll Aushubmaterial mit einer Belastung  $> Z 0$  und  $< Z 2$  (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln -", Boden II.1.2) durch Wiedereinbau verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich.
- 4.10 Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Die DIN 19731 ist zu beachten. Die Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden. Die Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung bei möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.
- Die Bodenmieten sind vor Verdichtung, Vernässung und Luftmangel zu schützen. Die Bodenmieten sind so zu profilieren und zu glätten, dass Oberflächenwasser abfließen kann. Wo absehbar ist, dass die Bodenmieten länger als ein Jahr bestehen bleiben, sind diese mit Luzerne zu begrünen.
- 4.11 Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Fette, Öle u.a. ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg sowie des Landratsamtes Regensburg bzw. der betroffenen Kommune auszutauschen.
- 4.12 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen

Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

4.13 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener landwirtschaftlicher Flächen nicht beeinträchtigt wird.

Es ist außerdem sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme keine Schäden an den nicht in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sowie an den auf diesen Flächen vorhandenen Anpflanzungen entstehen. Entsprechende Vorrichtungen zum Schutz von Einzelbäumen durch einen Bauzaun oder ähnlich geeignete Maßnahmen (nach DIN 18920 bzw. RAS-LP 4) sind vorzusehen.

4.14 Das Oberflächenwasser des Straßenkörpers ist so abzuleiten, dass für die anliegenden Grundstücke keine Nachteile entstehen. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabensträger zu beseitigen. Ebenso ist darauf zu achten, dass es durch die Anlage von Seigen auf naturschutzfachlichen Kompensationsflächen nicht zu einer Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen kommt.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

4.15 Bestehende funktionsfähige Drainage- und Entwässerungseinrichtungen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. in Abstimmung mit den Eigentümern anzupassen oder wieder herzustellen. Es ist darauf zu achten, dass durch landschaftspflegerische Maßnahmen Drainagen nicht durchwurzelt werden und ihre Funktion durch Anpflanzungen nicht beeinträchtigt wird.

4.16 Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten spürbare Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Straßenbaulastträger nachträglich – im Einvernehmen mit dem Eigentümer – geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen.

## 5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes

5.1 Dieser Beschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen sowie die Rodungserlaubnis einschließlich der Genehmigung der Entfernung der aufgelisteten und der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg unterliegenden Bäume (vgl. Band 5: Unterlage 19.1.6).

5.2 Zum Schutz der im Planungsraum nachgewiesenen Reptilien sind die geplanten Baufeldräumungen in den artenschutzrechtlich relevanten Bereichen (Band 5: Unterlage 19.1.3T, Kapitel 4.1.2.2) erst ab Mitte Mai bis Mitte September vorzunehmen. Dieser Zeitraum beinhaltet einen Sicherheitspuffer, durch den bei ungünstigen Witterungsbedingungen eine Tötung von Individuen sowie eine Schädigung der Populationen vermieden werden soll. Für die relevanten Bereiche ist

eine Übersichtskarte zu erstellen. Auf begründeten Antrag kann bei günstiger Witterung im jeweiligen Baujahr die genannte Frist durch die Höhere Naturschutzbehörde verkürzt werden. Die näheren Einzelheiten der Abweichungen sind mit der ökologischen Baubegleitung und der Höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

- 5.3 Zum Schutz für gehölbewohnende Tierarten (Band 2: Unterlage 12.1.2 - saP) haben – soweit nachfolgend keine anderen Regelungen getroffen werden – Fällarbeiten von Baumbeständen und sonstigen Gehölzen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit von Tierarten in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar zu erfolgen. Die näheren Einzelheiten sind der festgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 3.2 und Unterlage 19.1.3T, Kapitel 3.1) zu entnehmen.

Außerhalb dieser Zeit dürfen Rodungen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass hierdurch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden.

- 5.4 Die Fällung fledermausrelevanter Bäume muss außerhalb der Winterschlaf- und Wochenstubenzeit stattfinden. Die Markierung potenzieller Quartierbäume hat im Winter/Frühjahr vor den Fällungen zu erfolgen. Die Fällungen potenzieller Quartierbäume sind dann zwischen 1. September und 31. Oktober unter Anwesenheit eines Fledermausspezialisten durchzuführen. Der Fledermausspezialist untersucht die zu fällenden Bäume nochmals auf Fledermausvorkommen, nimmt eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam und bringt sie in ein Ersatzquartier bzw. sorgt dafür, dass Stammabschnitte mit nicht ausgeflogenen Tieren an einen geeigneten, sicheren Ort zur weiteren Überwinterung gebracht werden.

Für die Betriebsauffahrt im Bereich des „Eltheimer Hölzl“ auf Höhe Bau-km 507+200 der Bundesautobahn A 3 sind in den Monaten Mai - September keine Bautätigkeiten zwischen 21 und 6 Uhr zulässig (d.h. keine Bautätigkeit während der fledermausrelevanten Aktivitätszeiten der Abend- und Nachtstunden).

- 5.5 Durch eine ökologische Baubegleitung, die während der gesamten Bauzeit in die Bauabwicklung einbezogen wird und fachlich qualifiziert besetzt sein muss, ist sicherzustellen, dass die Arbeiten unter Beachtung der naturschutzfachlichen Grundsätze und der angeordneten Maßnahmen durchgeführt werden. Die in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.3; Band 3: Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1T; Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 7T; Unterlage 9.3T, Maßnahmeblätter; Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5) sind entsprechend den

- Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen durchzuführen. Insbesondere die vor Ort Beteiligten (Bauleitung, ausführende Baufirma) sind auf die Einhaltung der zum Schutz naturschutzrelevanter Strukturen und Tiergruppen festgelegten Maßnahmen und Auflagen hinzuweisen und deren Einhaltung zu kontrollieren und Fehlentwicklungen umgehend abzustellen.
- 5.6 Die als spezifische Maßnahme zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG (CEF-Maßnahme) vorgesehenen Einzelmaßnahmen 3.1A<sub>CEF</sub> bis 3.14 A<sub>CEF</sub> (Schaffung von Ausweichlebensräumen für Reptilien, insbesondere Zauneidechse) sind in der Vegetationsperiode vor Baubeginn fertigzustellen, um die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten insbesondere der Zauneidechse sicherzustellen. Der Bestand der CEF-Flächen ist über einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren nach Fertigstellung der Gestaltung von Straßenböschungen, Böschungen von Lärmschutzwällen und sonstigen Straßennebenflächen hinaus als Ausweichlebensraum zu gewährleisten. Im Rahmen eines Monitorings muss bestätigt sein, dass die neuen Böschungen der Bundesautobahn A 3, der Lärmschutzwälle und sonstige Straßennebenflächen besiedelt und als wiederhergestellte Lebensräume angenommen sind. Kann eine erfolgreiche Besiedlung der genannten Flächen nicht bestätigt werden, sind in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden auf diesen Flächen weitere strukturverbessernde Maßnahmen für Reptilien (insbesondere der Zauneidechse als Leitart) durchzuführen.
- 5.7 Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen 5A, 7A, 10A, 11A, 12E, 13E sowie Maßnahmenkomplexe 14E und 15E beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5.1 und 5.3) und in den Maßnahmenblättern (Band 3: Unterlage 9.3T) und dargestellt in den Maßnahmenplänen vom 1. August 2014 bzw. Tekturplänen vom 30. November 2015 (Band 3: Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1T, Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 8T), sind spätestens mit Baubeginn entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen zu realisieren und zügig umzusetzen. Die Einzelheiten der Ausführung sind vor Baubeginn mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung der Oberpfalz, den Unteren Naturschutzbehörden und - soweit es sich um forstwirtschaftliche Maßnahmen handelt - mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Forsten abzustimmen.
- Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (LfU, Hof) zu melden.
- 5.8 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsflächen zu sorgen.

- 5.9 Die Gestaltungsmaßnahmen, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 3: Unterlage 12.1.1, Kapitel 5.4, Maßnahmenblätter im Anhang 2 zu Unterlage 12.1.1) und dargestellt in den Maßnahmenplänen vom 30. April 2014 (Band 3: Unterlage 12.1.4, Blatt Nr. 1/1 und Unterlage 12.1.5, Blatt Nrn. 1/4 bis 4/4), sind bis zur Verkehrsfreigabe funktionsfähig herzustellen. Alle im unmittelbaren Wirkungsbereich der Baumaßnahme liegenden Gestaltungsmaßnahmen sind spätestens nach Abschluss der Bauarbeiten umzusetzen und bis zum darauffolgenden Frühjahr abzuschließen.
- 5.10 Für das laufende Bewirtschaftungsjahr ist im Hinblick auf den Wiesenbrüterschutz das Mahdregime auf den Teilflächen der Maßnahmenkomplexe 14 E und 15 E jeweils im Frühjahr nach Kartierung des aktuellen Brutgeschehens im Einvernehmen mit der Höheren Naturschutzbehörde festzulegen. Abgestimmt auf das im jeweiligen Jahr stattfindende Brutgeschehen kann die Mahd auch zu einem früheren bzw. späteren Zeitpunkt als Mitte Juni stattfinden.
- 5.11 Ökologisch bedeutende Landschaftselemente sind nicht als Arbeitsstreifen oder für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze in Anspruch zu nehmen.
- 5.12 Bei Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen ist autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionalen forstlichen Herkünften zu verwenden. Ebenso ist für Ansaaten autochthones Saatgut zu verwenden.
- 5.13 Wenn absehbar ist, dass Eingriffe während der Bauzeit erfolgen, die über den landschaftspflegerischen Begleitplan hinausgehen, so sind die Naturschutzbehörden umgehend einzuschalten. Auf Verlangen der Naturschutzbehörden gibt der Baulastträger (ggf. im Rahmen einer Ortseinsicht) Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.
6. Verkehrslärmschutz
- 6.1 Aktiver Lärmschutz
- 6.1.1 Entsprechend den in Teil A, Abschnitt II dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7 sowie Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nrn. 1 und 2 sowie Unterlage 17.1T) sind ergänzend zu den nachfolgend aufgeführten bereits bestehenden Lärmschutzanlagen:

Blatt-Nr./ lfd. Nr. <sup>1)</sup>	Bau-km – Bau-km	Höhe <sup>2)</sup>			Länge [m]
		LS- Wall	LS- Wand [m]	Gesamt	
2T-3T/43	495+475 – 496+040	6,00	-	6,00	565
3T/44	496+060 – 496+800	6,00	4,00	10,00	740
3T/26	496+840 – 496+900	7,00	-	7,00	60
3T/45	496+965 – 497+030	6,00	4,00	10,00	65
5T/66	0+325 – 0+520 <sup>3)</sup>	2,00	3,25	5,25	195

Tabelle 1: Zusammenstellung der bereits vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen

<sup>1)</sup> lfd. Nrn. aus Unterlage 7, Blatt Nrn. 2T, 3T und 5T

<sup>2)</sup> bezogen auf Gradienten Fahrbahn Bundesautobahn A 3 (vgl. Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nrn. 1 und 2)

<sup>3)</sup> Autobahnausfahrt

folgende zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen:

Fahrtrichtung Passau:

Blatt-Nr./ lfd. Nr. <sup>1)</sup>	11T lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe <sup>2)</sup>			Länge [m]	Bemerkungen
			LS- Wall	LS- Wand [m]	Gesamt		
1T/32	2.2.1	0+050 – 0+245 <sup>4)</sup>	10,00	-	10,00 <sup>3)</sup>	165	2,50 m Wall + 7,50 m Einschnittsböschung
1T/33		491+975 – 492+255	10,00	-	10,00 <sup>3)</sup>	280	
1T/34	2.2.2	492+270 – 492+425	0,00 bis 6,00	-	6,00 <sup>3)</sup>	155	Einschnittsböschung h = 6,00 m bis 0,00 m
1T/35	2.2.3	492+425 – 492+625	6,00 bis 0,00	0,00 bis 6,00	6,00	200	LS-Wand beidseitig hochabsorbierend
1T/36	2.2.4	492+625 – 492+900	-	6,00	6,00	275	LS-Wand beidseitig hochabsorbierend
	2.2.3	492+900 – 492+975	0,00 bis 6,00	6,00 bis 0,00	6,00	75	LS-Wand beidseitig hochabsorbierend
1T-2T/37	2.2.5	492+975 – 493+725	6,00	-	6,00	750	
2T/38	2.2.6	493+725 – 493+775	-	4,00	4,00	50	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
2T/39	2.2.7	493+775 – 494+250	6,00	-	6,00	475	
2T/40		494+250 – 494+375	5,00	-	5,00	125	
2T/41		494+375 – 494+725	6,00	-	6,00	350	
2T/42		495+025 – 495+455	6,00	-	6,00	430	
3T/46	2.2.8	497+030 – 497+125	-	5,00	5,00	95	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
3T/47		497+125 – 497+515	-	7,00	7,00	390	
3T/48		497+515 – 497+535	-	5,00	5,00	20	
3T/49	2.2.8a	497+535 – 497+792	-	4,00	4,00	257	
5T/62	2.2.9	500+480 – 500+825	8,00	-	8,00	345	
5T/63	2.2.10	500+825 – 501+045	8,00	3,00	11,00	220	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend

Blatt-Nr./ lfd. Nr. <sup>1)</sup>	11T lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe <sup>2)</sup>			Länge [m]	Bemerkungen
			LS- Wall	LS- Wand [m]	Gesamt		
5T/64	2.2.11	501+045 – 0+305	1,50	9,50	11,00	450	obere 2 m der LS-Wand in transparenter Ausführung, restlicher Bereich der LS-Wand beidseitig hochabsorbierend
5T/65		0+305 – 0+325	1,50	6,50	8,00	20	LS-Wand beidseitig hochabsorbierend
5T/67	2.2.12	501+490 – 501+725	8,00	3,00	11,00	235	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
5T/68		501+750 – 502+225	8,00	3,00	11,00	475	
5T/69	2.2.13	502+225 – 502+325	-	8,00	8,00	100	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
5T-6/70	2.2.12	502+325 – 502+580	8,00	3,00	11,00	255	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
6/71	2.2.14	502+600 – 502+935	8,00	-	8,00	335	
6/72		502+975 – 503+890	5,00	-	5,00	915	

Fahrtrichtung Nürnberg:

Blatt-Nr./ lfd. Nr. <sup>1)</sup>	11T lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe <sup>2)</sup>			Länge [m]	Bemerkungen
			LS- Wall	LS- Wand [m]	Gesamt		
1T/1	2.2.15	491+050 – 491+265	-	5,00	5,00	215	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
1T/2		491+265 – 491+640	-	5,00	5,00	375	
1T/3	2.2.16	491+640 – 491+755	3,00	2,00	5,00	115	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
1T/4		491+785 – 491+895	3,00	2,00	5,00	110	
1T/5	2.2.17	0+000 – 0+180 <sup>4)</sup>	-	6,00	6,00	180	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
1T/6	2.2.18	0+180 – 0+360 <sup>4)</sup>	(0,00 – 4,00)	6,00	10,00	180	LS-Wand auf Einschnittsböschung (); LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
1T/7	2.2.19	491+975 – 492+125	(4,00 – 6,00)	8,00	12,00 – 14,00	150	LS-Wand auf Einschnittsböschung (); obere 4 m der LS-Wand in transparenter Ausführung, restlicher Bereich der LS-Wand beidseitig hochabsorbierend
1T/8		492+125 – 492+260	(6,00)	8,00	14,00	135	
1T/9	2.2.20	492+280 – 492+500	(6,00)	6,00	12,00	220	LS-Wand auf Einschnittsböschung (); LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend



Blatt-Nr./ lfd. Nr. <sup>1)</sup>	11T lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe <sup>2)</sup>			Länge [m]	Bemerkungen
			LS- Wall	LS- Wand [m]	Gesamt		
1T/10	2.2.21	492+500 – 492+860	6,00	2,00	8,00	360	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
1T/12		492+900 – 493+000	6,00	2,00	8,00	100	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
1T/11	2.2.22	492+860 – 492+900	-	6,00	6,00	40	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
1T/13	2.2.23	493+000 – 493+185	6,00	6,00	12,00	185	obere 2 m der LS- Wand in transparenter Ausführung, restlicher Bereich der LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
1T-2T/14	2.2.24	493+185 – 493+725	3,00	7,00	10,00	540	obere 2 m der LS- Wand in transparenter Ausführung, restlicher Bereich der LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
2T/15	2.2.26	493+725 – 493+775	-	6,00	6,00	50	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
2T/16	2.2.25	493+775 – 493+915	3,00	5,00	8,00	140	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
2T/17		493+915 – 493+935	3,00	3,00	6,00	20	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
2T/18	2.2.27	493+935 – 494+700	3,00	-	3,00	765	
2T/19	2.2.28	494+690 – 494+710	-	4,00	4,00	20	LS-Wand beidseitig hochabsorbierend
2T/20		494+710 – 495+025	-	6,00	6,00	315	
2T/21		495+025 – 495+045	-	4,00	4,00	20	
2T/22a	2.2.29	495+025 – 495+195	-	7,50 – 4,50	7,50 – 4,50	170	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
2T/22		495+195 – 495+455	4,50 – 6,00	-	4,50 – 6,00	260	
2T-3T/23	2.2.29	495+475 – 496+040	6,00	-	6,00	565	
3T/24	2.2.29a	496+060 – 496+480	7,00	2,00	9,00	420	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
3T/25		496+480 – 496+820	7,00	4,00	11,00	340	
3T/25a		496+820 – 496+840	7,00	2,00	9,00	20	
3T/27	2.2.30	496+775 – 496+850	-	4,00	4,00	75	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
3T/28		0+110 – 0+090 <sup>4)</sup>	-	3,00	3,00	20	
3T/29		0+090 – 0+020 <sup>4)</sup>	-	4,00	4,00	70	
3T/30	2.2.30	496+925 -497+190	-	4,00	4,00	265	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
3T/31		497+190 -497+210	-	3,00	3,00	20	

Blatt-Nr./ lfd. Nr. <sup>1)</sup>	11T lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe <sup>2)</sup>			Läng e [m]	Bemerkungen
			LS- Wall	LS- Wand [m]	Gesamt		
4/50	2.2.31	499+225 – 499+640	7,00	-	7,00	415	
4/51		499+660 – 499+925	6,00	-	6,00	265	
4/52		499+925 – 499+995	4,00	-	4,00	70	
5T/53	2.2.32	500+475 – 500+730	7,50	-	7,50	255	
5T/54	2.2.33	500+730 – 501+400	3,50	7,50	11,00	670	LS-Wand beidseitig hochabsorbierend
5T/55	2.2.32	501+400 – 501+725	7,50	-	7,50	325	
5T/56		501+755 – 501+970	7,50	-	7,50	215	
5T/57	2.2.34	502+085 – 502+200	5,00	-	5,00	115	
5T/58	2.2.35	502+200 – 502+275	-	3,50	3,50	75	LS-Wand autobahnseitig hochabsorbierend
5T/59	2.2.34	502+275 – 502+585	5,00	-	5,00	310	
6/60	2.2.36	503+490 – 503+895	4,50	-	4,50	405	
6/61	2.2.36	503+905 – 504+340	4,50	-	4,50	435	

Tabelle 2: Zusammenstellung der zu errichtenden Lärmschutzmaßnahmen in Fahrtrichtung Passau und Nürnberg

<sup>1)</sup> lfd. Nrn. aus Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7

<sup>2)</sup> bezogen auf Gradienten Fahrbahn Bundesautobahn A 3 (vgl. Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nrn. 1 und 2)

<sup>3)</sup> Gesamthöhe unter Einbeziehung der Einschnittsböschung

<sup>4)</sup> Autobahnausfahrt

- 6.1.2 Die Lärmschutzwände haben den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ (ZTV-Lsw 06, Ausgabe 2006 in der aktuellen Fassung) zu entsprechen.
- 6.1.3 Bei der Gestaltung der Lärmschutzwände sind die Stadt Regensburg, die Stadt Neutraubling und die Gemeinde Barbing zu beteiligen.
- 6.1.4 Für die Straßenoberfläche im Ausbauabschnitt von Bau-km 491+640 bis Bau-km 504+735 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von -5 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 6.1.5 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärmindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen und ist permanent zu überwachen, um die lärmindernden Eigenschaften ( $D_{StrO} = -5$  dB(A)) sicherzustellen.
- 6.1.6 Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten und zu dokumentieren, dass der Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und überwacht wird, um die lärmreduzierenden Eigenschaften von 5 dB(A) dauerhaft sicherzustellen.

6.1.7 Sollte die vorgenannte pegelmindernde Wirkung des eingebauten lärmindernden Fahrbahnbelages nicht mehr gewährleistet sein und sich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Reinigung) nicht mehr herstellen lassen und

- sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bei weiteren als den in nachfolgender Ziffer dieses Beschlusses genannten Immissionsorten überschritten werden, oder
- bei den in nachfolgender Auflage 6.2 dieses Beschlusses genannten Immissionsorten die maßgeblichen Schalldämmmaße nach der 24. BImSchV nicht mehr ausreichen,

ist grundsätzlich ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen. Er muss die in vorstehender Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses genannten Eigenschaften aufweisen.

6.1.8 Für die Straßenoberfläche im Ausbauabschnitt von Bau-km 504+735 bis Bau-km 506+300 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht. Der Vorhabensträger hat die lärmindernde Wirkung von - 2 dB(A) auf Dauer zu gewährleisten.

## 6.2 Passiver Lärmschutz

Den Eigentümern der nachfolgend aufgeführten Anwesen (vgl. auch Band 4: Unterlagen 17.1T, Anlage 3) werden die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, erstattet. Der Anspruch besteht jeweils für die Stockwerke, bei denen in der Spalte „Überschreitung“ der Anlagen 2.1T bis 2.11T der Unterlage 11.1T in Band 4 der festgestellten Planunterlagen die Überschreitung des Tag- und/oder Nachtwertes eingetragen ist. Es handelt sich um folgende Anwesen:

### Stadt Regensburg:

#### Ortsteil Ziegetsdorf:

Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
AA012	Am Zieget 2	1
AA011	Am Zieget 3	2
AA010	Am Zieget 4	3
AA009	Am Zieget 5	4
AA008	Am Zieget 7	5
AA007	Am Zieget 8	6
AA006	Am Zieget 9	7
AA005	Am Zieget 11	8
AA001	Am Zieget 13	9

Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
AE003	Augsburger-Straße 99	10
AE002	Augsburger-Straße 99a	11
AE001	Augsburger-Straße 101	12
AA017	Augsburger-Straße 104	13
AA016	Augsburger-Straße 106	14
AA015	Augsburger-Straße 106a	15
AA014	Augsburger-Straße 108	16
AA013	Augsburger-Straße 110	17
AD058	Fürnrohr-Straße 2	18
AD054	Fürnrohr-Straße 4	19
AD039	Fürnrohr-Straße 5	20
AD055	Fürnrohr-Straße 6	21
AD038	Fürnrohr-Straße 7	22
AD050	Fürnrohr-Straße 8	23
AD037	Fürnrohr-Straße 9	24
AD051	Fürnrohr-Straße 10	25
AD033	Fürnrohr-Straße 13	26
AD032	Fürnrohr-Straße 15	27
AD031	Fürnrohr-Straße 17	28
AD030	Fürnrohr-Straße 19	29
AD027	Fürnrohr-Straße 25	30
AD026	Fürnrohr-Straße 27	31
AD025	Fürnrohr-Straße 29	32
AD024	Fürnrohr-Straße 31	33
AC034	Hadamar-Straße 15	34
AC024	Hadamar-Straße 21	35
AB023	Hadamar-Straße 22b	36
AB022	Hadamar-Straße 22c	37
AB021	Hadamar-Straße 22d	38
AB020	Hadamar-Straße 22e	39
AC018	Hadamar-Straße 23	40
AB017	Hadamar-Straße 24	41
AB018	Hadamar-Straße 24a	42
AB019	Hadamar-Straße 24b	43
AC019	Hadamar-Straße 25	44
AC003	Hadamar-Straße 25a	45
AB016	Hadamar-Straße 26	46

Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
AB015	Hadamar-Straße 26a	47
AC001	Hadamar-Straße 27	48
AC002	Hadamar-Straße 27a	49
AB014	Hadamar-Straße 28	50
AB013	Hadamar-Straße 28a	51
AB012	Hadamar-Straße 30	52
AB008	Hadamar-Straße 34	53
AB005	Hadamar-Straße 36	54
AB006	Hadamar-Straße 36a	55
AB007	Hadamar-Straße 36b	56
AB004	Hadamar-Straße 38	57
AB003	Hadamar-Straße 40	58
AB002	Hadamar-Straße 42	59
AB001	Hadamar-Straße 44	60
AC027	Janus-Straße 5	61
AC038	Janus-Straße 7	62
AD043	Johann-Schwaebel-Straße 5	63
AD049	Johann-Schwaebel-Straße 6	64
AD044	Johann-Schwaebel-Straße 7	65
AD045	Johann-Schwaebel-Straße 9	66
AD065	Johann-Schwaebel-Straße 10	67
AD047	Johann-Schwaebel-Straße 13	68
AC013	Merkur-Straße 6	69
AC012	Merkur-Straße 8	70
AC011	Merkur-Straße 10	71
AC010	Merkur-Straße 12	72
AC007	Merkur-Straße 14	73
AC008	Merkur-Straße 16	74
AC009	Merkur-Straße 18	75
AC004	Merkur-Straße 20	76
AC005	Merkur-Straße 22	77
AA046	Merkur-Straße 23	78
AC006	Merkur-Straße 24	79
AA048	Merkur-Straße 27	80
AA050	Merkur-Straße 29	81
AA051	Merkur-Straße 29	82
AA052	Merkur-Straße 31	83

Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
AA053	Merkur-Straße 31a	84
AA054	Merkur-Straße 31b	85
AA004	Merkur-Straße 33	86
AA002	Merkur-Straße 37	87
AC014	Von-Schenk-Straße 3	88
AC020	Von-Schenk-Straße 4	89
AC015	Von-Schenk-Straße 5	90
AC021	Von-Schenk-Straße 6	91
AC022	Von-Schenk-Straße 8	92
AC023	Von-Schenk-Straße 10	93
AC016	Von-Schenk-Straße 11	94
AC017	Von-Schenk-Straße 13	95
AE038	Wolframstraße 1	96
AD062	Wolfsteiner-Straße 7	97
AD060	Wolfsteiner-Straße 9	98
AD057	Wolfsteiner-Straße 11	99
AD056	Wolfsteiner-Straße 11a	100
AD101	Wolfsteiner-Straße 12	101
AD053	Wolfsteiner-Straße 13	102
AD052	Wolfsteiner-Straße 13a	103
AD094	Wolfsteiner-Straße 22	104
AD095	Wolfsteiner-Straße 24	105
AD084	Wolfsteiner-Straße 26	106
AD085	Wolfsteiner-Straße 28	107
AD086	Wolfsteiner-Straße 30	108
AD087	Wolfsteiner-Straße 32	109
AD088	Wolfsteiner-Straße 34	110
AD089	Wolfsteiner-Straße 36	111
AD078	Wolfsteiner-Straße 38	112
AD079	Wolfsteiner-Straße 40	113
AD080	Wolfsteiner-Straße 42	114
AD081	Wolfsteiner-Straße 44	115
AD082	Wolfsteiner-Straße 46	116
AD083	Wolfsteiner-Straße 48	117
AD072	Wolfsteiner-Straße 50	118
AD073	Wolfsteiner-Straße 52	119
AD074	Wolfsteiner-Straße 54	120

Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
AD.075	Wolfsteiner-Straße 56	121
AD076	Wolfsteiner-Straße 58	122
AD077	Wolfsteiner-Straße 60	123
AD067	Wolfsteiner-Straße 64	124
AD068	Wolfsteiner-Straße 66	125
AD069	Wolfsteiner-Straße 68	126
AD070	Wolfsteiner-Straße 70	127
AD071	Wolfsteiner-Straße 72	128

Tabelle 3: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Ziegetsdorf der Stadt Regensburg

#### Ortsteil Neuprüll

Immissionsort	Straße und Hausnummer
BE004	Neuprüll 51
BE005	Neuprüll 53
BE006	Neuprüll 55
BE007	Neuprüll 57
BE008	Neuprüll 59
BE061	Universitätsstraße 114

Tabelle 4: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Neuprüll der Stadt Regensburg

#### Ortsteil Graß

Immissionsort	Straße und Hausnummer
IA001	Brunnstraße 6
IA002	Brunnstraße 8

Tabelle 5: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Graß der Stadt Regensburg

#### Ortsteil St. Vincent, Kasernenviertel

Immissionsort	Straße und Hausnummer
CA022/CA023/CA024	Johann-Hösl-Straße 4
CA020/CA021	Johann-Hösl-Straße 6

Tabelle 6: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils St. Vincent, Kasernenviertel der Stadt Regensburg

Universität:

Immissionsort	Straße und Hausnummer
JA004	Franz-Josef-Strauß-Allee 11
JA006	Franz-Josef-Strauß-Allee 11
JB004	Franz-Josef-Strauß-Allee 11
JB007	Franz-Josef-Strauß-Allee 11
JB008	Franz-Josef-Strauß-Allee 11

Tabelle 7: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Universität der Stadt Regensburg

Ortsteil Burgweinting:

Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
DA083	Benz-Straße 1a	1.
DA079	Benz-Straße 13	2.
DA080	Benz-Straße 15	3.
DA081	Benz-Straße 17	4.
DA009	Benz-Straße 21	5.
DB013	Grunewald-Straße 9	6.
DB012	Grunewald-Straße 11	7.
DB011	Grunewald-Straße 18	8.
DA059	Marienstraße 2	9.
DA060	Marienstraße 3	10.
DA061	Marienstraße 4	11.
DA062	Marienstraße 5	12.
DA063	Marienstraße 6	13.
DA004	Schöneberger-Straße 5	14.
DA003	Schöneberger-Straße 6	15.
DA002	Schöneberger-Straße 7	16.
DA001	Schöneberger-Straße 8	17.
DA048	Schöneberger-Straße 13	18.
DA041	Schöneberger-Straße 14	19.
DA047	Schöneberger-Straße 17	20.
DA039	Schöneberger-Straße 18	21.
DA031	Schöneberger-Straße 22	22.
DA038	Schöneberger-Straße 23	23.
DA036	Schöneberger-Straße 24	24.
DA034	Schöneberger-Straße 25	25.
DA032	Schöneberger-Straße 26	26.



Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
DA011	Schöneberger-Straße 27	27.
DA012	Schöneberger-Straße 28	28.
DA013	Schöneberger-Straße 29	29.
DA014	Schöneberger-Straße 30	30.
DA015	Schöneberger-Straße 31	31.
DA016	Schöneberger-Straße 32	32.
DA018	Schöneberger-Straße 34	33.
DA066	Spandauer-Straße 1	34.
DA067	Spandauer-Straße 2	35.
DA068	Spandauer-Straße 2a	36.
DA069	Spandauer-Straße 3	37.
DA070	Spandauer-Straße 4	38.
DA071	Spandauer-Straße 5	39.
DA054	Spandauer-Straße 6	40.
DA055	Spandauer-Straße 7	41.
DA056	Spandauer-Straße 8	42.
DA057	Spandauer-Straße 9	43.
DA058	Spandauer-Straße 10	44.
DA053	Spandauer-Straße 11	45.
DA052	Spandauer-Straße 12	46.
DA051	Spandauer-Straße 13	47.
DA050	Spandauer-Straße 14	48.
DA049	Spandauer-Straße 15	49.
DA025	Spandauer-Straße 23	50.
DA020	Spandauer-Straße 27	51.
LI024	Heuweg 21	52.

Tabelle 8: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Burgweinting der Stadt Regensburg

Stadt Neutraubling:

Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
MA029	Aubachweg 29	1
MA028	Aubachweg 31	2
MA022	Naabstraße 12	3
MA023	Naabstraße 13	4
MA025	Naabstraße 14	5

MA024	Naabstraße 15	6
MA026	Naabstraße 16	7
MA027	Naabstraße 18	8
MB015	Vilsweg 4	9

Tabelle 9: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Stadt Neutraubling

Gemeinde Pentling:

Immissionsort	Straße und Hausnummer	lfd. Nr.
HA031	Stadtweg 9	1
HA035	Stadtweg 11	2
HA034	Stadtweg 13	3
HA033	Stadtweg 17	4
HB005	Stadtweg 20	5
HA018	Ziegelackerweg 2	6
HA020	Ziegelackerweg 3	7
HA017	Ziegelackerweg 4	8
HA021	Ziegelackerweg 5	9
HA022	Ziegelackerweg 5a	10
HA016	Ziegelackerweg 6	11
HA023	Ziegelackerweg 7	12
HA015	Ziegelackerweg 8	13
HA024	Ziegelackerweg 9	14
HA014	Ziegelackerweg 10	15
HA013	Ziegelackerweg 10a	16
HA025	Ziegelackerweg 11	17
HA012	Ziegelackerweg 12	18
HA026	Ziegelackerweg 13	19
HA011	Ziegelackerweg 14	20
HA010	Ziegelackerweg 16	21
HA027	Ziegelweg 6	22
HA007	Ziegelweg 7	23
HA009	Ziegelweg 11a	24
HA008	Ziegelweg 11b	25

Tabelle 10: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Gemeinde Pentling

Gemeinde Barbing:

Ortsteil Unterheising

Immissionsort	Straße und Hausnummer
GA007	Benz-Straße 8-10
GA005	Henleinstraße 8

Tabelle 11: Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Unterheising der Gemeinde Barbing

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl. 1997 I 172). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die Detailfragen sind außerhalb dieser Planfeststellung zwischen dem Vorhabensträger und dem jeweiligen Eigentümer im Einzelfall in einem gesonderten Verfahren zu klären.

Der Vorhabensträger hat zur Klärung dieser Fragen unverzüglich nach Bestandskraft dieses Beschlusses mit den Eigentümern in Kontakt zu treten.

Sofern bereits Fenster eingebaut sind bzw. Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden oder aufgrund eines rechtsbeständigen Bebauungsplans bzw. in einem Baugenehmigungsverfahren festgelegt sind, die den o. g. Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind evtl. trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

6.3 Bebauungsplan Nr. 157 für das Gelände der Medizinischen Forschungs- und Ausbildungsstätte der Universität Regensburg

6.3.1 Baugebiet I des Bebauungsplans Nr. 157

Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bleiben einer späteren Entscheidung vorbehalten (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG). Dabei ist der späteren Entscheidung Folgendes zugrunde zu legen:

6.3.1.1 Maßgeblich für die Berechnung der Lärmschutzanlagen nach der 16. BImSchV ist der Prognoseverkehr, wie er im vorliegenden Planfeststellungsverfahren für das Jahr 2030 prognostiziert wurde.

- 6.3.1.2 Den Berechnungen sind die Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet zu Grunde zu legen.
- 6.3.1.3 Für die Berechnungen der Immissionen sind maximal 2 Vollgeschosse zu berücksichtigen.
- 6.3.1.4 Flächen, die bereits jetzt einer baulichen Nutzung unterliegen (Parkplatz) sind bei den Berechnungen der Immissionen nicht zu berücksichtigen.
- 6.3.1.5 Durch die vorstehenden Auflagen wird die Verpflichtung Gebäude und die Nutzungen in den Gebäuden im Baugebiet I so anzuordnen, dass Immissionen so weit wie möglich vermieden werden, nicht berührt.
- 6.3.2 Baugebiet II des Bebauungsplans Nr. 157  
Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bleiben einer späteren Entscheidung vorbehalten (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG). Dabei ist der späteren Entscheidung Folgendes zugrunde zu legen:
- 6.3.2.1 Maßgeblich für die Berechnung der Lärmschutzanlagen nach der 16. BImSchV ist der Prognoseverkehr, wie er im vorliegenden Planfeststellungsverfahren für das Jahr 2030 prognostiziert wurde.
- 6.3.2.2 Sofern eine Krankenhausnutzung verwirklicht wird, sind der Berechnung die Grenzwerte für Krankenhäuser zu Grunde zu legen.
- 6.3.2.3 Es sind nur Gebäude auf den Flächen zu berücksichtigen, welche südlich der in Abbildung 1 eingezeichneten roten Line errichtet werden.

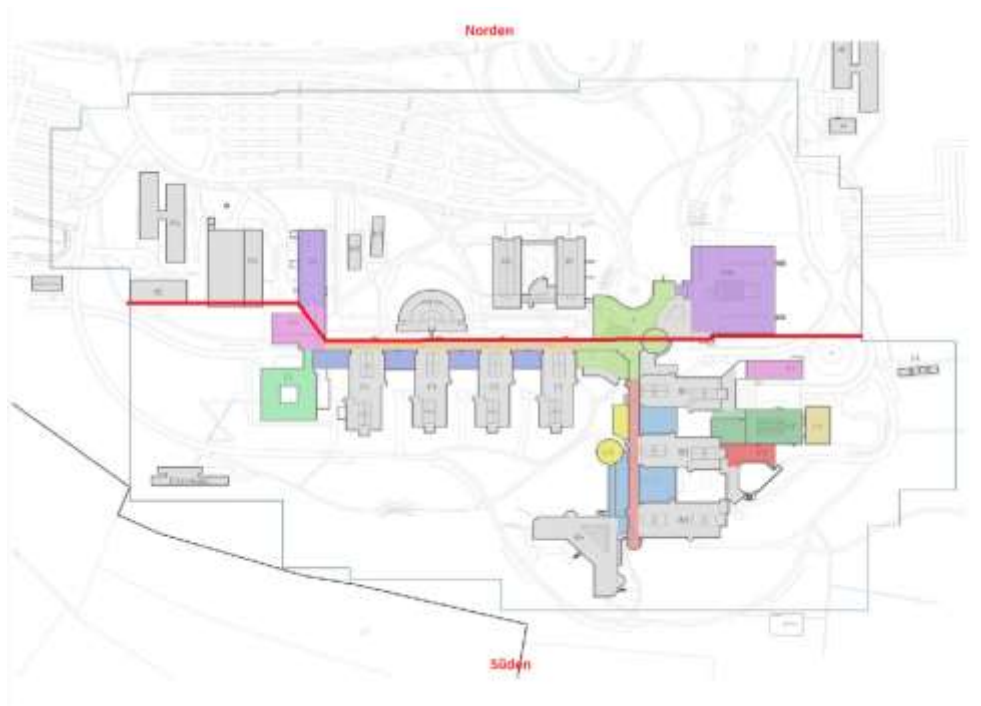


Abbildung 1: Abgrenzung der zu berücksichtigenden Gebäude im Bereich des Baugebietes II des Bebauungsplans Nr. 157

- 6.3.2.4 Für die Berechnungen der Immissionen sind maximal 6 Vollgeschosse zu berücksichtigen.
- 6.3.2.5 Durch die vorstehenden Auflagen wird die Verpflichtung Gebäude und die Nutzungen in den Gebäuden im Baugebiet II so anzuordnen, dass Immissionen so weit wie möglich vermieden werden, nicht berührt.
- 6.3.3 Baugebiet III des Bebauungsplans Nr. 157  
Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bleiben einer späteren Entscheidung vorbehalten (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG). Dabei ist der späteren Entscheidung Folgendes zugrunde zu legen:
- 6.3.3.1 Maßgeblich für die Berechnung der Lärmschutzanlagen nach der 16. BImSchV ist der Prognoseverkehr, wie er im vorliegenden Planfeststellungsverfahren für das Jahr 2030 prognostiziert wurde.
- 6.3.3.2 Den Berechnungen sind die Grenzwerte für ein Kerngebiet zu Grunde zu legen.
- 6.3.3.3 Bei den Immissionsberechnungen sind nur die Taggrenzwerte zu berücksichtigen.
- 6.3.3.4 Für die Berechnungen der Immissionen sind maximal 6 Vollgeschosse zu berücksichtigen.
- 6.3.3.5 Durch die vorstehenden Auflagen wird die Verpflichtung Gebäude und die Nutzungen in den Gebäuden im Baugebiet III so anzuordnen, dass Immissionen so weit wie möglich vermieden werden, nicht berührt.
- 6.4 Zusätzliche Maßnahmen
- 6.4.1 Um auffällige und belästigende Pegeländerungen zu vermeiden bzw. zu minimieren sind - soweit baulich möglich – zum einen Lärmschutzwände unterschiedlicher Höhen stetig (mindestens im Verhältnis 1:8) ineinander übergehen zu lassen und zum anderen die Enden von Lärmschutzwänden ab der Überstandslänge stetig (mindestens im Verhältnis 1:8) auf eine Höhe von 1,00 m auslaufen zu lassen bzw. anderweitige geeignete Maßnahmen zu ergreifen um die beschriebenen Pegeländerungen zu vermeiden.
- 6.4.2 Im Übergangsbereich zwischen den einzelnen Brückenbauwerken und den weiterführenden Fahrbahnen sind für die Übergangskonstruktionen – soweit solche erforderlich sind – lärmindernde Ausführungen (vgl. ARS Nr. 15/2002 vom 30. Juli 2002, VkBf. 2002, S. 542) zu wählen.
- 6.5 Außenwohnbereiche  
Eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ wird dem Grunde nach für die nachfolgend aufgeführten Anwesen festgesetzt. Die Eigentümer dieser Anwesen haben gegen dem Vorhabensträger Anspruch auf angemessene Entschädigung für

die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tagesimmissionsgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlagen 2.1 und 2.5T) überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Stadt Regensburg:

Ortsteil Ziegetsdorf

Immissionsort	Straße und Hausnummer
AA001	Am Zieget 13
AA002	Merkurstraße 37
AA005	Am Zieget 11
AB001	Hadamer Straße 44

Tabelle 12: Anwesen mit Anspruch auf Entschädigung des „Außenwohnbereichs im Bereich des Ortsteils Ziegetsdorf der Stadt Regensburg

Universität:

Immissionsort	Straße und Hausnummer
GA005	Franz-Josef-Straße-Allee 11

Tabelle 13: Anwesen mit Anspruch auf Entschädigung des „Außenwohnbereichs im Bereich der Universität in der Stadt Regensburg

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“.

Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, d.s. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

7. Belange der Deutschen Bahn (DB) AG

7.1 Allgemein

7.1.1 Für Arbeiten im Gleisbereich und in der Nähe der Gleise ist rechtzeitig vor Baubeginn bei der DB AG, zur Abstimmung

- zwischen Bauablauf und Zugverkehr,
- der Maßnahmen zur Sicherung der Bauarbeiten sowie insbesondere der notwendigen Maßnahmen zur Sicherung des Zugverkehrs vor, während und nach der Durchführung von Bauarbeiten

eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta) einzuholen.

- 7.1.2 Während der Bauausführung zur Erstellung des Kreuzungsbauwerks der Bahnanlagen ist ein Bauüberwacher der DB AG erforderlich.
- 7.1.3 Für eventuell im Gleisbereich der DB AG erforderliche Tiefbauarbeiten ist rechtzeitig vor Durchführung dieser Arbeiten eine Kabeleinweisung mit den Fachdiensten Leit- und Sicherungstechnik (LST) und E-Technik 50 Hz der DB Netz AG durchzuführen. Auf die allgemeine Auflage in vorstehender Ziffer 1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.
- 7.1.4 Die für die Anpassungsarbeiten an der Oberleitung der DB AG erforderliche Planung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem anlagenverantwortlichen Fachdienst der DB Netz AG abzustimmen. Auf die allgemeine Auflage in vorstehender Ziffer 1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.
- 7.1.5 Die Zufahrt zur Weichenheizstation W2 muss erhalten bleiben, bzw. neu gebaut werden. Soweit erforderlich muss die Station versetzt, bzw. neu gebaut werden. Die Beleuchtung der Rangierwege muss mit der Baumaßnahme angepasst, bzw. neu geplant werden. Hierzu ist eine vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) genehmigte Planung erforderlich.
- 7.1.6 Es darf keine Entwässerung auf Bahngrund erfolgen. Das über Entwässerungseinrichtungen der Bundesautobahn A 3 abgeleitete Oberflächenwasser darf zu keiner Beeinträchtigung der Bahnanlagen führen. Auf die Auflage in vorstehender Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.
- 7.2 Telekommunikations(TK)-Kabelanlagen der DB AG.  
Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befinden sich links und rechts der Bahn folgende betriebsnotwendige TK-Kabelanlagen der DB Netz AG:
- Streckenfernmeldekabel F4461 (Cu 108")
  - Streckenfernmeldekabel F7414 (LWL 48')
  - Streckenfernmeldekabel F7134 (LWL 48')
  - Streckenfernmeldekabel F4141 (Cu 46")
  - Streckenfernmeldekabel F4140 (Cu 12")
  - Streckenfernmeldekabel F4439 (Cu 46")
  - Kabelführungssysteme (Tröge, Schächte)
  - Kabelmuffen (auch Muffenbausätze)
- Im selben Kabeltrög befindet sich zudem auch ein LWL-Kabel (F7103/144') der Vodafone D2 GmbH (u.a. mit bahnbetriebsnotwendigen Verbindungen).
- Im Baustellenbereich vorhandene TK-Kabel sind ggf. freizulegen, durch geeignete Maßnahmen zu sichern (Kabelsicherung) und, falls erforderlich, aus dem Baufeld zu

verlegen (Baufeldfreimachung). Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind diese TK-Kabel in die endgültige Lage (ggf. neue Trasse) zu bringen.

In diesem Zusammenhang sind folgende Auflagen zu beachten:

- 7.2.1 Arbeiten an TK-Kabeln sind grundsätzlich nur unter Beteiligung eines Mitarbeiters der DB Kommunikationstechnik gestattet.
- 7.2.2 Die für eine eventuell erforderliche Baufeldfreimachung und Kabelsicherung notwendigen Planungen und Ausführungsleistungen sind rechtzeitig bei der DB Kommunikationstechnik GmbH (TK Dienstleister für die DB Netz AG) zu beauftragen.
- 7.2.3 Die Beteiligung des TK Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG ist in allen Planungs- und Realisierungsphasen sicherzustellen.
- 7.2.4 Zu den vorhandenen TK-Kabelanlagen der DB Netz AG ist ein Schutzabstand von mind. 2,0 m einzuhalten. Ein Überbauen bzw. Überschütten der bahnbetriebsnotwendigen TK-Kabel wird nicht gestattet.
- 7.2.5 Das Eintreiben von Pfählen, Bohrern, Dornen und anderen Gegenständen, durch die erdverlegte Kabel beschädigt werden könnten, ist 1,0 m beiderseits der vorhandenen TK-Kabel verboten.
- 7.2.6 Bestehende TK-Kabeltrassen dürfen ohne Zustimmung des Anlageneigentümers (DB Netz AG) nicht verändert werden.
- 7.2.7 Zugang und Zufahrt zu den bahnbetriebsnotwendigen TK-Kabeln dürfen durch die Baumaßnahme nicht eingeschränkt werden.
- 7.2.8 Durch die Baumaßnahme dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen TK-Kabel, einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.
- 7.2.9 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass sämtliche durch die Baumaßnahme berührten Bestandspläne TK der DB Netz AG zeitnah (jedoch spätestens innerhalb von 3 Monaten nach Abschluss der Baumaßnahme) berichtigt und an die planverwaltende Stelle (DB Kommunikationstechnik Dokumentationservice (NAD)) übergeben werden.

Die Übergabe und Prüfung der Bestandspläne TK erfolgt hierbei im Rahmen der DBKT-Richtlinie Nr. RI-223 RfO-Prozess (Ready for Operation). Die Durchführung des RfO-Prozesses ist bei der DBKT vom Vorhabensträger, d.h. Projekt/Projektleiter rechtzeitig zu beauftragen.



7.2.10 Die Konzernrichtlinie (KoRil) 859.6001 gültig seit 01. März 2010 und die Technische Mitteilung 01-09 gültig seit 01. Juli 2009 sind in dem Zusammenhang zu beachten.

7.2.11 Vor Tiefbauarbeiten ist eine Kabeleinweisung TK erforderlich.

7.2.12 Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Kabeleinweisung stattgefunden hat, die Kabellage zweifelsfrei feststeht und die bauausführende Firma die Beachtung und Einhaltung der Bestimmungen und die Anwendung der Schutzmaßnahmen für die Telekommunikationskabel laut Kabelmerkblatt nachweislich bestätigt hat.

## 8. Wald

8.1 Die für die Durchführung des Vorhabens notwendigen Rodungen und Aufforstungen werden gemäß Art 9 Abs. 6 und 8 sowie Art. 16 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen.

8.2 Bei den im Zuge der Ausführungsplanung geplanten Maßnahmen zur Neubegründung von Wald auf den Ausgleichsflächen 7A und 8W, mit dem Bestockungsziel eines eichendominierten Bestandes mit weiteren Mischbaumarten, ist eine durchgehende aktive Bepflanzung vorzunehmen. Auf eine Waldbegründung durch natürliche Sukzession ist zu verzichten.

8.3 Zur Sicherung der Waldentwicklung hat die Anwuchskontrolle mindestens einmal im Jahr auf eine Dauer von 5 Jahren beginnend mit der Anpflanzung zu erfolgen. Unter Berücksichtigung der gegebenen standörtlichen Verhältnisse sind in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde entsprechende Begleitwuchsregulierungen erforderlich und durchzuführen.

8.4 Aufgrund der Verbissituation sind bei der Pflanzung der standortheimischen Bäume entsprechende Schutzmaßnahmen (z.B. Wildschutzzaun) vorzusehen. Diese Schutzmaßnahmen sind halbjährlich auf Dichtheit zu prüfen.

8.5 Bei den nach Art. 15 BayWaldG wiederaufzuforstenden temporär genutzten Waldflächen ist je nach vorübergehender Nutzung der Flächen im Zuge der Maßnahme darauf zu achten, dass hinterher eine ausreichende Durchwurzelbarkeit möglich ist. Die temporär genutzten Waldflächen sind innerhalb von 3 Jahren nach Verkehrsfreigabe wieder aufzuforsten.

## 9. Vereinbarungen und gesonderte Regelungen

9.1 Das im Zuge der Bundesautobahn A 3 bei Bau-km 497+672 vorhandene Brückenbauwerk über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG und den Rangierbahnhof Regensburg-Ost muss aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 erneuert werden. Die näheren Einzelheiten sind in einer

gesonderten Kreuzungsvereinbarung und Baudurchführungsvereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und der Deutschen Bahn AG zu regeln.

9.2 Aufgrund des 6-streifigen Ausbaus müssen zudem folgende bisher bereits bestehende Bauwerke neu errichtet werden

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km
BW 51	Rotsäulenweg/Hadamarstraße	491+970
BW 52	Augsburger Straße	492+268
BW 54	Graßer Weg	492+879
BW 55	Universitätsstraße	493+751
BW 56	Unterislinger Weg	495+465
BW 57	Markomannenstraße	496+049
BW 58	Landshuter/Obertraublinger Straße	497+075
BW 60	Junkerstraße (Stützwände)	498+115
BW 60/1	Max-Plank-Straße	498+317
BW 62	Eisackerstraße	499+649
BW 63	Augrabendurchlass	500+002
BW 64	Kreuzhofstraße	500+464
BW 65	Walhallastraße(Staatsstraße 2145	501+739
BW 66	Gemeindeverbindungsstraße Barbing - Oberheising	502,593
BW 67	Gemeindeverbindungsstraße Unterheising - Oberheising	503+899
BW 68	Bundesstraße 8 Regensburg - Straubing	505+035

Tabelle 14: zu erneuernde Bauwerke im Ausbaubereich

Die näheren Einzelheiten bezüglich des Neubaus der einzelnen Bauwerke sowie der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sind außerhalb der Planfeststellung in gesonderten Vereinbarungen bzw. durch Anpassung bestehender Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Baulastträgern und dem Vorhabensträger zu regeln.

9.3 Die näheren Einzelheiten bezüglich der neuen bzw. geänderten Einleitung von vorgereinigten Straßenabwässern bzw. Oberflächenwasser in das vorhandene kommunale Kanalnetz ist in einer noch abzuschließenden Vereinbarung bzw. durch Anpassung bestehender Vereinbarungen, insbesondere über Dauer, Menge und Zeit der Einleitung, frühzeitig zwischen dem jeweiligen Kanalnetzbetreiber und dem Vorhabensträger zu regeln.

- 9.4 Soweit neu hergestellte straßenbegleitende Grünflächen in die Unterhaltungslast der Stadt Regensburg übergehen sollen, sind die näheren Einzelheiten in gesonderten Vereinbarungen bzw. durch Anpassung bestehender Vereinbarungen zwischen der Stadt Regensburg und dem Vorhabensträger zu regeln.
- 9.5 Im Hinblick auf eine Inanspruchnahme vorhandener Ausgleichsflächen der Stadt Regensburg sind die näheren Einzelheiten in einer gesonderten Vereinbarung zwischen der Stadt Regensburg und dem Vorhabensträger zu regeln.
- 9.6 Die Anpassungen bzw. Aufhebungen bestehender Vereinbarungen mit der Stadt Neutraubling bezüglich
- des Baus und der Unterhaltung eines Lärmschutzwalls mit aufgesetzter Lärmschutzwand im Bereich der Gärtnersiedlung aus den Jahren 1985, 1986 und 1993;
  - den Bau einer Lärmschutzanlage (Lärmschutzwall, Lärmschutzwall/Lärmschutzwand-Kombination und Lärmschutzwand) an der Bundesautobahn A 3 aus dem Jahr 1998 sowie
  - der Errichtung einer Lärmschutzanlage von der Brücke über die Ostumgehung bis zur Brücke nach Unterheising aus dem Jahr 2002
- sind außerhalb dieses Verfahrens zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt Neutraubling zu regeln.
- 9.7 Die näheren Einzelheiten bezüglich des Anschlusses der Betriebswege (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 1.2.1 bis 1.2.6) und der Betriebsrampen (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 1.2.7 und 1.2.8) sind außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens mit den betroffenen Straßenbaulastträgern zu regeln.
- 9.8 Die Anpassung, Verlegung und der Neubau von Privatwegen sind außerhalb der Planfeststellung in gesonderten Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Eigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln.
10. Störfallbetrieb Osram Opto Semiconductors GmbH (§ 50 BImSchG)  
Der Vorhabensträger wird verpflichtet, einen Notfallplan zu erstellen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die eine lange Exposition von Verkehrsteilnehmern auf der Bundesautobahn A 3 innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes auf Höhe von Betr.-km. 499,000 im Falle eines Störfalls verhindern.

#### **IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse, Genehmigungen, Planfeststellungen, Auflagen**

##### 1. Gegenstand/Zweck

###### 1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5, 9 Abs. 2 Nr. 1, §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes – WHG – und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 3 formulierten Nebenbestimmungen die gehobene Erlaubnis erteilt nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Niederschlagswasser durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden/Gräben dem Grundwasser zuzuführen sowie über Mulden/Gräben/Rohrleitungen gesammeltes Niederschlagswasser in die Gewässer Aubach, Augraben, Islinger Mühlbach und Seegraben einzuleiten.

###### Hinweis:

Soweit beim Bau der aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 neu zu errichtenden Brückenbauwerke (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 2.1.1 bis 2.1.25) ein Eingriff in das Grundwasser erfolgt, ist die für die notwendigen Wasserhaltungsmaßnahmen erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Ebenso sind die zur Erstellung der Brückenbauwerke bauzeitlich eventuell erforderlichen Bauwasserhaltungen sowie eventuelle Ab- bzw. Umleitungen von Gewässern sowie auftretendem Quell-, Hang- oder Schichtwasser nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die jeweils erforderlichen Maßnahmen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen und die wasserrechtlichen Erlaubnisse vom Vorhabensträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert bei der Stadt Regensburg bzw. dem Landratsamt Regensburg zu beantragen.

###### 1.2 Wasserrechtliche Planfeststellung

Diese Planfeststellung umfasst auch die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 WHG für die mit der Baumaßnahme verbundenen und vom Vorhabensträger durchzuführenden Gewässerausbaumaßnahmen wie

- Gewässerausbaumaßnahmen (Gew. III. Ordnung)
- Grabenverlegungen, -räumungen und –aufweitungen sowie
- Renaturierungen

##### 2. Plan

Der Benutzung liegen die Planfeststellungsunterlagen (Band 1: Unterlage 1T; Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 2: Unterlage 6.1, Blatt Nrn. 1T bis 5T und 6 bis 8; Unterlage 6.2, Blatt Nrn. 1T, 2T, 3, 4T, 5, 6T, 7 bis 10; Band 4:

Unterlage 11T; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Unterlage 18.3, Blatt Nrn. 11, 2T und 3T) zugrunde.

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1 Allgemein

- 3.1.1 Das Vorhaben ist nach den geltenden technischen Bestimmungen und den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen. Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Bedingungen und Auflagen grundsätzlich nicht enthalten. Wegen der teilweisen Lage der Abwasseranlagen in wasserwirtschaftlich sensiblen Bereichen, z.B. Bereich mit oberflächennahen Grundwasservorkommen, ist ein strenger Maßstab anzulegen.
- 3.1.2 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind der Planfeststellungsbehörde, dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg und den unteren Wasserbehörden schriftlich anzuzeigen.
- 3.1.3 Vor Baubeginn sind die Bauausführungspläne der Entwässerungsanlagen sowie der sonstigen Wasserbaumaßnahmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen. Bei allen wasserbaulichen Maßnahmen ist auf eine naturnahe, die biologische Wirksamkeit der Gewässer fördernde Ausführung besonderer Wert zu legen.
- 3.1.4 Sollten bei Baumaßnahmen Verunreinigungen des Bodens bzw. Grundwassers auftreten, sind umgehend die Stadt Regensburg (für den Bereich der Stadt Regensburg) bzw. das Landratsamt Regensburg (für den Bereich des Landkreises Regensburg) und das Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu informieren.
- 3.1.5 Während des Baubetriebes dürfen keine Abschwemmungen von Boden- und Schüttmaterial in die Gewässer gelangen.
- 3.1.6 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer gelangen. So darf z.B. frischer Beton, Zement, Beton-Wasser-Gemisch o.ä. im Gewässer nicht verbaut bzw. nicht in Oberflächengewässer eingeleitet werden. Bei der Lagerung wassergefährdender Stoffe sind die einschlägigen Vorschriften zu beachten.
- 3.1.7 Für das bei evtl. Wasserhaltungsmaßnahmen anfallende Wasser muss eine schadlose Ableitung (qualitativ und quantitativ) sichergestellt sein. Der Grenzwert für absetzbare Stoffe von 0,5 mg/l ist einzuhalten. Auf das jeweilige eigenständige Verfahren (vgl. Hinweis in vorstehender Ziffer 1.1) wird verwiesen.

3.1.8 Überschüssiges Erdmaterial darf nicht in wasserwirtschaftlich sensiblen Bereichen, wie Überschwemmungsgebieten, Feuchtflächen, sonstigen wasserwirtschaftlichen Schutzgebieten oder erosionsgefährdeten Gebieten, zur Auffüllung verwendet werden. Die Flächen zur Lagerung von überschüssigem Erdmaterial sind im Vorfeld mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg und der Unteren Naturschutzbehörden abzustimmen.

3.1.9 Im Bereich von Überschwemmungsgebieten dürfen keine Baustelleneinrichtungen und Materiallagerungen und Lagerungen von wassergefährdenden Stoffen erfolgen.

### 3.2 Grundwasser

Für die Ausführungsplanung sowie dem bevorstehenden Bau muss für den gesamten Streckenabschnitt eine hydrogeologische Bewertung über die Boden- und Grundwasserverhältnisse, z. B. Altablagerungen vorliegen, die ggf. auch von den beteiligten Behörden und Firmen jederzeit einsehbar ist. Durch die teilweise geplanten, zeitweise flächenhaften Versickerungen von Niederschlagswasser darf die natürliche Selbstreinigungskraft des Bodens und des Grundwassers sowie die Aufnahmefähigkeit des Untergrundes nicht überfordert werden.

### 3.3 Niederschlagswasser (Entwässerung)

3.3.1 Alle bestehenden Niederschlagswasserkanäle (-leitungen) im Untergrund, die ggf. weiter genutzt werden sollen, sind nach dem DWA-Regelwerk M 149 „Zustandserfassung, - klassifizierung und -bewertung von Entwässerungssystemen außerhalb von Gebäuden" oder vergleichbaren Regelwerken zu bewerten und bei Bedarf ggf. zeitnah zu sanieren oder zu erneuern.

3.3.2 Für den Streckenabschnitt „Autobahnkreuz Regensburg und Anschlussstelle Rosenhof, Betr.-km 491,640 (= Stat. A3\_1020\_0,033) bis Betr.-km 506,300 (= Stat. A3\_1120\_1,2642)" ist vom Vorhabensträger vor Inbetriebnahme ein Konzept bzw. Alarmplan zu erstellen, welche technischen und organisatorischen Sofortmaßnahmen bei den Niederschlagswasserentsorgungseinrichtungen zu treffen sind, wenn es zu Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen kommt. Ein Abdruck ist der Stadt Regensburg bzw. dem Landratsamt Regensburg, den örtlichen Feuerwehren sowie dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg vorzulegen.

Im Falle eines Brandes auf der Bundesautobahn (z.B. Lkw) müssen Maßnahmen technischer und organisatorischer Art ganzjährig möglich sein die verhindern, dass Löschwasser mit Gewässer schädlichen Stoffen in die Gewässer gelangen. Für eventuell aus Unfällen anfallende wassergefährdende Stoffe muss im Bedarfsfall an geeigneter Stelle, in der Regel im Zulaufbereich, ein Rückhalteraum > 30 m<sup>3</sup>, zur Verfügung stehen. Nach Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind diese umgehend aus dem Rückhalteraum zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

- Die örtliche Feuerwehr, das Technische Hilfswerk o. ä. ist nach Fertigstellung der einzelnen Bauwerke im Rahmen eines Ortstermins über technische und organisatorische Vorsorgemaßnahmen aufzuklären.
- 3.3.3 Der Vorhabensträger bzw. sein Rechtsnachfolger ist verpflichtet, die Abwasseranlage (Entwässerungsanlagen) ständig ordnungsgemäß Instand zu halten.
- 3.3.4 Für die einzelnen Abwasseranlagen zur Niederschlagswasserentsorgung sind für das jeweilige Personal Dienst- und Betriebsanweisungen zu erstellen. Insbesondere sind Betriebsweise der Abwasseranlage im Sommer bzw. Winter, Eigenüberwachung, Personalbedarf für den ordnungsgemäßen Betrieb und Unterhalt, Vorgehensweise bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen (als Hilfe auch für die örtliche Feuerwehr), Wartung der einzelnen Anlagenteile und eventuelle Entschlammungen zu regeln.
- 3.4 Wild abfließendes Wasser, Durchlässe
- 3.4.1 In Richtung Bundesautobahn A 3 wild abfließendes Wasser aus dem Außeneinzugsgebiet ist, wie bisher, in der Böschung zu verdunsten bzw. zu versickern oder über Längsmulden und Gräben zu Rückhalteräumen abzuleiten.
- 3.4.2 Im Bereich der Bauwerke 61 (Aubachdurchlass, Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.15) und 63 (Augrabendurchlass, Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.17) ist sicherzustellen, dass der Querschnitt des jeweiligen Bauwerks nicht durch Auflandungen gemindert wird. Damit bei der z.T. sehr niedrigen Wasserführung des Augrabens die Durchgängigkeit für Wasserorganismen verbessert und Verlandungen vermieden werden, ist im Rahmen der Ausführungsplanung die Ausbildung der Sohle des Bauwerks 63 mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen.
- 3.4.3 Das zur Erstellung der Bauwerke BW 61 und BW 63 erforderliche Umleiten bzw. Umpumpen der betroffenen Gewässer ist zu gegebener Zeit mit aussagekräftigen Unterlagen bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde zu beantragen. Auf das jeweilige eigenständige Verfahren (vgl. Hinweis in vorstehender Ziffer 1.1) wird verwiesen.
- 3.4.4 Der Unterhaltungspflichtige hat die Durchlassbauwerke regelmäßig auf Anlandungen, Treibgut und dgl. zu überprüfen und diese bei Bedarf zu entfernen.
- 3.4.5 Das Bauwerk 60 (Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.13) dient bei extremen Hochwasserereignissen auch der Überleitung von Aubachhochwasser zum Seegraben. Laut Planung werden nur zusätzliche Stützwände eingebaut. Zu beachten ist, dass die bisherige Straßenoberkante beibehalten wird.

### 3.5 Ausgleichsmaßnahmen

3.5.1 Die Pflegemaßnahmen im Bereich der Großen Laber, inkl. Überschwemmungsgebiet, sind so durchzuführen, dass nachteilige Einwirkungen auf das Gewässer verhütet werden.

3.5.2 Im Bereich der Einzelmaßnahme 14.15 E des naturschutzfachlichen Ersatzmaßnahmenkomplexes 14 E (Band 3: Unterlage 9.3T) dürfen aufkommende Feuchtgehölze am unmittelbaren Gewässerufer nicht entfernt werden.

3.5.3 Gehölzpflanzungen im Uferbereich der Großen Laber sind zu erhalten bzw. sollen sich entwickeln können, damit die Gewässerstrecke mittelfristig beschattet wird bzw. beschattet bleibt. Gehölzentfernungen im unmittelbaren Uferbereich der Großen Laber dürfen nur in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg erfolgen.

### 3.6 Bestandspläne

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind für die Abwasseranlagen (Sammlung, Fortleitung und Behandlung bzw. Regenrückhalteräume) sowie die Durchlassbauwerke gut lesbare Bestandspläne zu erstellen. In diesen sind

- das jeweilige Einzugsgebiet mit den befestigten (versiegelten) und den nicht befestigten Flächen farblich unterschiedlich,
  - die wesentlichen Leitungen (Kanäle),
  - die baulichen Anlagen zur Abwasserbehandlung, z. B. Rückhalteräume (mit jeweiligen Rechts- und Hochwert der Einleitungsstelle) sowie
  - der Notüberlauf mit dem genauen Verlauf des Abflusses bei Regenereignissen größer dem Bemessungsregen,
- darzustellen.

Die Bestandspläne sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg als Ausdruck (2-fach) und in digitaler Form, z. B. PDF-Datei, vorzulegen. Auf eine übersichtliche Darstellung, eindeutige Beschriftung wesentlicher Anlagenteile und gute Lesbarkeit ist großer Wert zu legen.

## 4. Altlasten

4.1 Das geplante Straßenbauvorhaben berührt die Altlastenverdachtsfläche „G 745“, zu dem das gesamte Gelände des Rangierbahnhofs Regensburg-Ost zählt. Für den betreffenden Bereich gibt es kein Altlastengutachten, es wird jedoch ein für Bahnflächen typisches Belastungsprofil (Schwermetall-, PAK-, MKW- und Herbizidbelastung) erwartet. Die Erdarbeiten im Bereich dieser Verdachtsfläche sind von einem altlastensachverständigen Ingenieurbüro zu überwachen und das erforderliche Vorgehen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg und der Stadt Regensburg abzustimmen.



Sofern im übrigen Ausbaubereich bei Aushubmaßnahmen, verdächtiges Material wie Bauschutt, verunreinigtes Erdreich o.ä. vorgefunden wird, sind umgehend die Stadt Regensburg (für das Stadtgebiet Regensburg) bzw. das Landratsamt Regensburg (für das Gebiet des Landkreises Regensburg) und das Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu informieren, um das erforderliche Vorgehen abzustimmen.

Die zum Zeitpunkt der Bauausführung einschlägigen Regelwerke zur Verwertung und Lagerung von belastetem Material sind zu beachten.

- 4.2 Eine Versickerung von Niederschlagswasser in verunreinigten Bodenbereichen ist nicht zulässig.
- 4.3 Teer- oder pechhaltiger Straßenaufbruch kann grundsätzlich nur wieder verwendet werden, wenn gemäß dem Merkblatt des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft (Nr. 3.4/1, Stand 20. März 2001, wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch, Ausbauphase und pechhaltiger Straßenaufbruch) sowie des Hinweises des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft zum Merkblatt 3.4/1 vom Juli 2013 ([https://www.lfu.bayern.de/wasser/merkblattsammlung/teil3\\_grundwasser\\_und\\_boden/index.htm](https://www.lfu.bayern.de/wasser/merkblattsammlung/teil3_grundwasser_und_boden/index.htm)) der dafür vorgesehene Standort aus wasserwirtschaftlicher oder hydrogeologischer Sicht geeignet ist. Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg ist rechtzeitig zu beteiligen.

## 5. Unterhaltung

- 5.1 Dem Straßenbaulastträger obliegt die Gewässerunterhaltung in Kreuzungsbereichen von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Durchlässe. Im Übrigen richtet sich die Unterhaltung der Gewässer nach den wasserrechtlichen Vorschriften.
- 5.2 Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d.h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

## V. **Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen**

### 1. FStrG

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile mit der Maßgabe zur Bundesfernstraße gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen und

- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird.

2. BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, wird von sonstigen öffentlichen Straßen

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

3. Regelungen

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem entsprechenden Lageplan (Band 4: Unterlage 11T; Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

**VI. Entscheidungen über Einwendungen**

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

**VII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens**

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

**B)**

**Begründung**

**I. Sachverhalt**

1. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 Nürnberg – Passau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof.

Die Ausbaumaßnahme berührt die Gebiete der Städte Regensburg und Neutraubling sowie der Gemeinden Barbing, Mintraching und Pentling. Die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen liegen überwiegend auf dem Gebiet der Marktgemeinde Schierling.

Die Gesamtlänge der Maßnahme beträgt 14,66 km. Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn erfolgt symmetrisch unter Beibehaltung der gegenwärtigen Trassierung, durch beidseitige Verbreiterung nach außen. Aufgrund der größeren Lichten Weiten verschiedener Überführungsbauwerke und der daraus resultierenden Konstruktionshöhen ist es erforderlich, die Gradienten der überführten kreuzenden Straßen anzuheben. Der Ausbau bedingt die Erneuerung fast aller Kreuzungsbauwerke, die Anpassung der Entwässerung nach den heute anzuwendenden Regeln der Technik und die Errichtung einer Betriebsumfahrt für den Straßenbetriebsdienst; insbesondere den Winterdienst. Am Autobahnkreuz Regensburg wird die bestehende Parallelfahrbahn in Fahrtrichtung Passau verlängert. Die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen der berührten Anschlussstellen werden der Fahrbahnverbreiterung entsprechend angepasst. Darüber hinaus sind keine Umbaumaßnahmen an den Anschlussstellen vorgesehen. Die gesamte Fahrbahn innerhalb bebauter Gebiete wird mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  ausgestattet und zu den angrenzenden Siedlungsbereichen Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle und Lärmschutzwall-/Lärmschutzwand-Kombinationen) mit einer Gesamthöhe von bis zu 14,00 m errichtet.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur technischen Gestaltung des Bauvorhabens im Erläuterungsbericht und im Bauwerksverzeichnis (Band 1: Unterlage 1T; Band 4: Unterlage 11T) sowie den Darstellungen in der technischen Planung (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) verwiesen.

2. Einordnung in Ausbaupläne

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG dem Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung des 6. FStrAbÄndG vom 23. Dezember 2016 (BGBl 2016 I, S. 3354 ff.) als Anlage beigefügt ist, ist der 6-

streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof, der den Ausbauabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof beinhaltet, im vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung enthalten.

### 3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

#### 3.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 8. August 2014 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff FStrG für das Bauvorhaben Bundesautobahn A 3, „Nürnberg - Passau“, 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof beantragt.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 22. August 2014 eingeleitet.

#### 3.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 22 August 2014 den folgenden Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Stadt Regensburg
- der Stadt Neutraubling
- der Gemeinde Barbing
- der Gemeinde Mintraching
- der Gemeinde Pentling
- der Gemeinde Pfatter
- dem Landratsamt Regensburg
- dem Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Regionalen Planungsverband Regensburg
- dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Cham
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- dem Staatlichen Bauamt Regensburg
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
- dem Bayerischen Landesamt für Umwelt
- dem Bezirk Oberpfalz
- dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – Kompetenzzentrum Baumanagement München
- der Deutschen Telekom Technik GmbH
- der E.ON Netz GmbH
- der Regensburg Netz GmbH

- der REWAG Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG & Co.KG
- der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG
- dem Universitätsklinikum Regensburg – Bau- und Grundstücksverwaltung
- der MERO Germany AG
- dem Deutschen Funkturm, Regionalvertretung Nürnberg
- der Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Oberpfalz
- dem Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd
- dem Bayerischen Bauernverband – Hauptgeschäftsstelle Regensburg
- dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Nürnberg
- der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien Region Süd

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

### 3.3 Auslegung der Pläne vom 1. August 2014

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesautobahn A 3, „Nürnberg - Passau“, 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof wurde in

- der Stadt Regensburg
- der Stadt Neutraubling
- der Gemeinde Barbing
- der Gemeinde Mintraching
- der Gemeinde Pentling
- der Gemeinde Pfatter

vom: 22. September 2014 bis einschließlich: 22. Oktober 2014

zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Pläne wurde vorher ortsüblich bekannt gemacht.

### 3.4 Planänderung

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabensträger im Wesentlichen folgende Planänderungen vorgenommen:

- Änderungen an den Lärmschutzanlagen im Bereich St. Vincent/Kasernenviertel zwischen Bau-km 495+025 und 495+195;
- Änderungen an den Lärmschutzanlagen im Bereich Burgweinting zwischen Bau-km 496+060 und 496+840
- Änderung an der Lärmschutzanlage im Bereich Barbing zwischen Bau-km 500+730 und 501+400

- Änderung der Regenrückhaltebecken Nr. 2 und 3: Umplanung von Becken mit Dauerstau zu trockenfallenden Becken (Trockenbecken)
- Bauwerk BW 59 bei Bau-km 497+672, Berichtigung der Bauwerksabmessungen gem. Abstimmungen mit der DB AG
- Berücksichtigung der bestehenden Wasserversorgungsleitung DN 200 im Eigentum der Gemeinde Barbing bzw. der Stadt Neutraubling bei Bau-km 501+050
- Berücksichtigung eines Fernmeldekabels der Bayernwerk AG im Bereich Bau-km 491+700 bis 492+300 und Bau-km 501+760 bis 502+495
- Berücksichtigung eines Fernmeldekabels von Kabel Deutschland bei Bau-km 505+070
- Änderung im Bereich der St 2145 bei Bau-km 501+739: der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Neutraubling und Barbing wird ab Bau-km 0+160 bis 0+350 durch einen 75 cm breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgerückt.
- Der landschaftspflegerische Maßnahmenkomplex 4 A „Strukturreiche Offenlandflächen nordöstlich Oberisling“ sowie der Maßnahmenkomplex 6 A „Extensivgrünland an der Donau“ entfallen und werden durch neu geplante Ersatzmaßnahmen E 12 - E 20 im Gemeindegebiet Schierling ersetzt.
- Die landschaftspflegerischen Maßnahmen 10 A „Strukturreiche Offenlandfläche östlich des Augrabens“ und 11 A „Pflanzung von 45 Bäumen“ werden zum Ausgleich für Eingriffe in bestehende Ausgleichsflächen der Stadt Regensburg angelegt;
- In den Ergebnislisten der Einzelpunktberechnungen der Lärmberechnung (Ordner 4: Unterlage 17.1, Anlage 2) wurden Änderungen aufgrund der o.g. geänderten technischen Planungen in St. Vincent/Kasernenviertel, Burgweinting und Barbing sowie Korrekturen gem. Beiblatt zu Unterlage 17.1, Anlage 2.0T in Ordner 4 vorgenommen.

Die vorstehend genannten Planänderungen wurden in die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 eingearbeitet.

### 3.5 Auslegung der Tekturplanung vom 30. November 2015

Mit Schreiben vom 25. April 2016 hat der Vorhabensträger die geänderten Planunterlagen bei der Regierung der Oberpfalz vorgelegt und beantragt das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der Tektur vom 30. November 2015 fortzusetzen.

Die Tekturplanung vom 30. November 2015 wurde in

- der Stadt Regensburg
- der Gemeinde Barbing
- der Gemeinde Mintraching

- der Gemeinde Pentling
- der Gemeinde Pfatter

vom: 6. Juni 2016 bis einschließlich: 6. Juli 2016

sowie in

- der Stadt Neutraubling

vom: 13. Juni 2016 bis einschließlich: 13. Juli 2016

und in

- der Marktgemeinde Schierling

vom: 20. Juni 2016 bis einschließlich: 20. Juli 2016

zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Pläne wurde vorher ortsüblich bekannt gemacht.

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen und Einwendungen nur gegen die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 erhoben werden können.

Die Regierung der Oberpfalz gab außerdem mit Schreiben vom 17. Mai 2016 neben den bereits in vorstehender Ziffer 3.2 dieses Beschlusses aufgeführten Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange noch folgenden Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Marktgemeinde Schierling
- der Bayernwerk AG, als Rechtsnachfolger der E.ON Netz GmbH
- dem Wasser- und Bodenverband Aubachtal.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

### 3.6 Erörterung der Einwendungen

Die gegen den Plan vom 1. August 2014 und die Tekturplanung vom 30. November 2015 erhobenen Einwendungen wurden vom 19. bis 21. Oktober 2016 und am 28. Oktober 2016 im Großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz erörtert. Die Ergebnisse des Erörterungstermins sind in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabensträger die Planung überprüft und Planänderungen vorgenommen. Diese beinhalten im Wesentlichen die Errichtung einer 4,00 m hohen Lärmschutzwand auf dem Bauwerk zur Unterführung der Gleisanlagen der DB AG (Richtungsfahrbahn Passau);

Bezüglich der Errichtung der Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk zur Unterführung der Gleisanlagen der DB AG wurde gem. Art. 73 Abs. 8 S. 1 BayVwVfG folgenden Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit gegeben, in angemessener Frist eine Stellungnahme abzugeben:

- der Stadt Regensburg
- dem Bayerischen Landesamt für Umwelt
- dem Eisenbahnbundesamt
- der Deutschen Bahn AG
- der Höheren Naturschutzbehörde.

Von Seiten der beteiligten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange bestand mit der beabsichtigten Planänderung Einverständnis.

Nachdem durch die vorstehend beschriebenen Änderungen der Aufgabenbereich von Behörden, Trägern öffentlicher Belange oder Belange Dritter nicht erstmalig oder stärker als bisher berührt wurde, war eine erneute Anhörung nach Art. 73 Abs. 8 S. 1 BayVwVfG nicht erforderlich.

## **II. Rechtliche Würdigung**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung**

Die Zuständigkeit der Regierung der Oberpfalz als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beruht auf § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG i.V.m. Art. 39 Abs. 2 BayStrWG. Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus Art. 3 BayVwVfG.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen (einschließlich aller Nebenanlagen) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Bauvorhaben Bundesautobahn A 3, „Nürnberg - Passau“, 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof unterliegt dieser Planfeststellungspflicht.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 S. 1



BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG entscheidet die Regierung der Oberpfalz jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss. Die Planfeststellungsbehörde kann die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (§ 2 FStrG; Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG) erlassen.

## 1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für den geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof (Bau-km 491+640 bis Bau-km 506+300) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen (§ 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG). Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um eine Änderung und Erweiterung eines UVP-pflichtigen Vorhabens nach § 3b Abs. 1 UVPG i.V.m. der Anlage 1 zu § 3b UVPG (Nr. 14.3).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Nach § 2 Abs. 1 UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die gesetzlich beschriebenen Schutzgüter, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen.

## 1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie

Einer förmlichen Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht. Das Vorhaben ist nicht geeignet, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Im Untersuchungsgebiet und der näheren Umgebung der plangegenständlichen Maßnahme liegen keine Europäische Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete.

## 2. Umweltverträglichkeitsprüfung

### 2.1 Vorbemerkungen

#### 2.1.1 Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet des Vorhabens befindet sich südlich und südöstlich des Stadtzentrums von Regensburg und gehört größtenteils zum Stadtgebiet von Regensburg. Im westlichen Randbereich ragt das Untersuchungsgebiet im Landkreis Regensburg in das Gemeindegebiet von Pentling. Im Osten des Untersuchungsgebietes liegen die Stadt- bzw. Gemeindeflächen von Neutraubling,

Barbing und Mintraching, die ebenfalls im Gebiet des Landkreises Regensburg liegen.

Das Untersuchungsgebiet beinhaltet das Umfeld des planfestzustellenden Trassenabschnitts der Bundesautobahn A 3 in einem ca. 14,7 km langen und ca. 0,7 km breiten Korridor (im Mittel jeweils ca. 350 m beidseits der Bundesautobahn A 3 im Hinblick auf den bestandsorientierten Ausbau). Für einzelne Funktionen des Naturhaushaltes (z.B. Lebensraumfunktionen für bestimmte Fledermaus- und Vogelarten) bzw. für das Landschaftsbild wurde vom Vorhabensträger ggf. ein weiträumigerer Wirkraum betrachtet. Im Westen beginnt der Untersuchungsraum bei Bau-km 491+640 im Bereich des Autobahnkreuzes Regensburg. Im Osten endet der Untersuchungsraum bei Bau-km 506+300 ca. 1,0 km östlich der Anschlussstelle Rosenhof.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte durch den Vorhabensträger entsprechend der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Die Auswahl des Untersuchungsraumes stellt weder eine unzulässige Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar.

#### 2.1.2 Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe

Grundsätzlich war die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 S. 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Aus den in nachfolgender Ziffer 3.3.2 in diesem Beschluss genannten Gründen wurde nur die planfestgestellte Variante zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen überprüft. Es sind keine Varianten ersichtlich, die geringere Umweltauswirkungen haben, als das planfestgestellte Bauvorhaben.

#### 2.1.3 Abschnittsbildung

Wie in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 2 dieses Beschlusses bereits ausgeführt, ist der plangegenständliche 6-streifige Ausbauabschnitt der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof Bestandteil des im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung enthaltenen 6-streifigen Gesamtausbauabschnittes der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof.

Bei abschnittsweiser Planung ist das Vorhaben, das der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, der jeweilige Abschnitt, über den im Plan-

feststellungsverfahren entschieden wird. Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, dürfen jedoch nicht unbewältigt bleiben. Diesbezüglich ist aber keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung - mit entsprechender Prüfungsintensität – hinsichtlich der nachfolgenden Planabschnitte oder gar des Gesamtvorhabens erforderlich. Es genügt vielmehr die Prognose, dass der Verwirklichung der Straße in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 28. Februar 1996, Az. 4 A 27.95, NVwZ 1996, 1011; BVerwG, Urteil vom 10. April 1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508).

Bei dem gegenständlichen Abschnitt handelt es sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der Bundesautobahn A 3 angebunden werden kann. Ein unzulässiges Präjudiz sowohl für den weiteren im Bedarfsplan enthaltenen Abschnitt in Richtung Westen, wie auch für einen eventuell künftigen 6-streifigen Ausbauabschnitt in Richtung Osten wird durch die Planung nicht geschaffen. Die Möglichkeit der Weiterführung des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 über den gegenständlichen Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für den in westlicher Richtung nachfolgenden Abschnitt sind in die Entscheidung einbezogen. Das Vorhaben wurde also auch hinsichtlich des Gesamtkonzepts und seiner Vertretbarkeit untersucht.

## 2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

### 2.2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das vorliegende Bauvorhaben ist in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 1 dieses Beschlusses beschrieben.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Band 1: Unterlage 1T) in Verbindung mit den Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 2: Unterlage 6.1, Blatt Nrn. 1T bis 5T, 6 bis 8; Unterlage 6.2, Blatt Nrn. 1T, 2T, 3, 4T, 5, 6T, 7 bis 10; Band 4: Unterlage 14), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans mit Anlagen (Band 5: Unterlage 19.1.1T) sowie der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Band 5: Unterlage 19.1.4). Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

### 2.2.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

#### 2.2.2.1 Lage und landschaftliche Gliederung

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt bei Bau-km 491+640 (= Betriebs-km 491,640) im Bereich des Autobahnkreuzes Regensburg und endet bei Bau-km 506+300 (= Betriebs-km 506,300) östlich der Anschlussstelle Rosenhof. Das Untersuchungsgebiet des Vorhabens befindet sich südlich und südöstlich des

Stadtzentrums von Regensburg und gehört größtenteils zum Stadtgebiet von Regensburg. Im westlichen Randbereich ragt das Untersuchungsgebiet im Landkreis Regensburg in das Gemeindegebiet von Pentling. Im Osten liegen Gemeinde- bzw. Stadtflächen von Mintraching, Barbing und Neutraubling, die ebenfalls zum Landkreis Regensburg zählen. Die landwirtschaftliche Nutzung wird überwiegend durch Ackerbau und nur zum geringen Teil durch Grünland gekennzeichnet.

Naturräumlich betrachtet liegt das Untersuchungsgebiet im Hauptnaturraum „Unterbayerisches Hügelland“. Außerhalb des eng bebauten Stadtgebietes von Regensburg gehört es zur Haupteinheit „Dungau“ und südöstlich des Autobahnkreuzes Regensburg in Ausdehnungen südlich der Bundesautobahn A 3 zum „Donau-Isar-Hügelland“.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 5; Unterlagen 19.1.1T und 19.1.4) Bezug genommen.

#### 2.2.2.2 Schutzgut Mensch

##### 2.2.2.2.1 Siedlungs- und Verkehrsstruktur

Die Siedlungsbereiche der Gemeinden Barbing, Pentling, der Stadt Neutraubling sowie der Stadtteile Irl, Neuprüll, Ziegetsdorf und Graß der Stadt Regensburg liegen innerhalb des Plangebiets. Im Untersuchungsgebiet sind weitreichend Flächennutzungen gemäß den Flächennutzungsplänen der vorstehend angeführten Kommunen ausgewiesen. Neben Wohn- und Mischgebieten befinden sich im Umfeld der Bundesautobahn A 3 vor allem Gewerbegebiete sowie im Stadtbereich Regensburg Sondergebiete (Universität, Klinikum). Die Flächen sind in ihren äußeren Abgrenzungen im landschaftspflegerischen Bestands und Konfliktplan (Band 5: Unterlage 19.1.2) dargestellt, ggf. unter Differenzierung der realen, teilweise dichten Bebauung und Nicht-Bebauung insbesondere bei Auftreten von wertgebenden Vegetationsbeständen innerhalb der Gebietsausweisungen. Die Siedlungsbereiche besitzen in ihrer Funktion als Wohngebiet eine hohe Bedeutung für das Schutzgut Mensch.

Die bestehende Bundesautobahn A 3 dient als übergeordnete Verbindung zwischen Nürnberg und Passau. Sie ist eine der wichtigsten europäischen Verkehrswege und Bestandteil der Europastraße E 56. Die Bundesautobahn A 93 (Autobahnkreuz Regensburg im Westen des Untersuchungsgebietes) dient als übergeordnete Verbindung zwischen dem Autobahndreieck Holledau und Weiden. Regionale bis überregionale Bedeutung mit direkten Anschlussstellen an die Bundesautobahn A 3 besitzen die Bundesstraßen 15 (Anschlussstelle Regensburg-Ost) und 8 (Anschlussstelle Rosenhof). Ebenso verfügen die Staatsstraßen 2145 und 2660

(ehemalige Bundesstraße 8) über eine Anschlussstelle an die Bundesautobahn A 3 (Anschlussstelle Neutraubling).

Die Bundesautobahn A 3 quert zwischen Landshuter Straße und Max-Planck-Straße die Bahnlinien Regensburg-München bzw. Regensburg-Passau sowie angrenzend zu den Bahnlinien den Rangierbahnhof Regensburg-Ost (Umschlagbahnhof).

#### 2.2.2.2.2 Freizeit- und Erholungseinrichtungen

Das „Eltheimer Hölzl“ im Osten des Plangebiets gilt als bedeutendstes Naherholungsgebiet für die Gemeinde Barbing. Innerhalb des Stadtgebiets Regensburg besitzt der Botanische Garten eine Funktion als Erholungsgebiet. Bei Burgweinting liegen nördlich der Autobahn ein Hundeübungsplatz und südlich einige Sportplätze.

Die Freiflächen im Umfeld der Bundesautobahn A 3 sind durch das hohe Verkehrsaufkommen schon derzeit hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt, so dass die trassennahen Bereiche bereits heute einer starken Vorbelastung unterliegen und generell nur sehr eingeschränkt als Erholungsgebiet nutzbar sind. Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die damit verbundene Minderung der Verkehrslärmimmissionen wird die siedlungsnahe Naherholung im Umfeld der Bundesautobahn A 3 gegenüber dem jetzigen Zustand sogar wieder etwas attraktiver. Die geplanten Lärmschutzwälle, -wände und Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen zeitigen in ihrem Wirkungsbereich zudem auch positive Einflüsse auf die Luftqualität der an die Bundesautobahn A 3 angrenzenden Freiflächen, da sie in gewissem Umfang auch die Ausbreitung der vom Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 erzeugten Luftschadstoffe hemmen.

Durch die Autobahn besteht auch bereits momentan ein Trenneffekt zwischen den südlich und nördlich davon liegenden Gebieten. Mit dem Ausbau der Bundesautobahn A 3 wird diese Landschaftszerschneidung in der Grundfläche zwar etwas verbreitert, die bestehende Durchlässigkeit der Bundesautobahn A 3 in Bezug auf die Nutzung der Freiräume beidseits der Autobahn bleibt jedoch erhalten, da die vorhandenen Querungsbauwerke und Wegeverbindungen erhalten bleiben bzw. mit dem Ausbau entsprechend der größeren Breite der ausgebauten Bundesautobahn A 3 neu errichtet werden.

Während der Bauzeit kann es zeitweise zu Einschränkungen in der Nutzbarkeit von einzelnen Querungsbauwerken an der Bundesautobahn A 3 sowie zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungseignung der im Umfeld der Autobahn liegenden Flächen durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen. Zudem wird auch das Landschaftsbild in dieser Zeit in gewissem Grad vorübergehend durch den Baustellenbetrieb optisch beunruhigt und beeinträchtigt.

### 2.2.2.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

#### 2.2.2.3.1 Lebensräume

Die Flächen im Untersuchungsgebiet zählen überwiegend zu den Gäulandschaften, die zwischen dem Donau-Isar-Hügelland im Süden und den Donauauen im Norden liegen und gekennzeichnet sind durch eine ebene, baumarme Landschaft mit fruchtbaren Böden durch Lössablagerungen. Dabei handelt es sich um untergliederte pleistozäne Hochterrassen der Donau, die von bis zu 6 m mächtigen Löß- und Lößlehmdecken überlagert sind. Infolge intensiver Landwirtschaft in Bereichen mit anstehendem Lösslehm entstand in den letzten Jahrzehnten eine nahezu vollständig ausgeräumte, naturferne Landschaft. Naturnahe bzw. einstmals landschaftsprägende Lebensraumtypen sind bis auf kleine Reste verschwunden. Das Donau-Isar-Hügelland ist zudem durch wenig bewegtes Relief gekennzeichnet.

Der Aubach quert als einziges relevantes Fließgewässer die Bundesautobahn A 3.

Als dominierende potenzielle natürliche Vegetation sind in großen Teilen des Dungaues und des Donau-Isar-Hügellandes Ausbildungen von Eichen-Hainbuchenwäldern (*Carpinion betuli*) vorherrschend (Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Regensburg 1999). Im Bereich tiefer gelegener, teils nur noch episodisch überschwemmter Talniederungen sind Auwälder charakteristisch.

Die reale Vegetation wird hauptsächlich bestimmt durch landwirtschaftliche Nutzflächen, Grün- und Brachflächen sowie Böschungen und Gehölze im Umfeld städtischer Siedlungs-, Infrastruktur- und Bebauungsbereiche. Im Bereich des Gewässersystems von Aubach und Aufragen kommen auf z.T. nassen Böden feuchte Vegetationsstrukturen vor.

Entscheidungsrelevant bei der Planung des Vorhabens sind vor allem Straßennebenflächen sowie Brachflächen und Säume im Stadtgebiet Regensburg, welche auf Grund ihrer Ausprägung und der lokal z.T. noch vorhandenen Verbundsituation Lebensraum- und Vernetzungsfunktion für Reptilien besitzen.

Im Osten des Untersuchungsgebietes im Bereich der geplanten Betriebsumfahrt östlich der Anschlussstelle Rosenhof, ist das "Eltheimer Hölzl" betroffen. Dieses besitzt trotz forstlicher Nutzung Waldränder und Waldflächen mit gut entwickelten Laubbäumen. Nördlich der Bundesautobahn A 3 reicht u. a. mesophiler Laubwald in das Untersuchungsgebiet, insbesondere im westlichen Waldrandbereich des Laubwaldes sind alte Eichen erhalten. Ein Graben am Rand des Waldes nördlich der Bundesautobahn A 3 wird vereinzelt von größeren Bäumen gesäumt, neben Eichen auch von Pappeln und Kiefern. Das Eltheimer Hölzl besitzt gemäß

Waldfunktionskarte Bedeutung für das Landschaftsbild sowie für den regionalen Klimaschutz. Die Waldflächen sind als Bannwald ausgewiesen.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 3.1; Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 1.3 sowie Unterlage 19.1.4, Kapitel 1.2) verwiesen.

#### 2.2.2.3.2 Lebensraumtypische Tierarten und Tiergruppen

Die offene Flur außerhalb der Bebauung und außerhalb von Siedlungsgrün wird – wie bereits ausgeführt - weitreichend landwirtschaftlich genutzt, wobei der Ackerbau gegenüber der Grünlandnutzung überwiegt. Nach Osten hin, mit zunehmender Entfernung vom Stadtgebiet Regensburg, nimmt der Anteil an landwirtschaftlichen Flächen zu. Hecken und Säume zwischen den Äckern fehlen weitgehend, die Flächen werden intensiv bewirtschaftet. Dennoch bieten die offenen Flächen Lebensraum für Feldvögel wie Feldlerche, Rebhuhn, Kiebitz (östlich des Umschlagbahnhofs und östlich der Max-Planck-Straße) und Wiesenschafstelze (im Osten des Plangebiets).

In mit Gehölzen durchzogenen Bereichen kommen Klappergrasmücke, Dorngrasmücke und Feldsperling hinzu. Flächen der landwirtschaftlichen Flur reichen z.T. an die Trasse der Bundesautobahn A 3 und gehen dort in die Straßennebenflächen und Straßenböschungen mit Altgras, Gebüsch und Gehölzen über. Teilweise sind die Gehölze auf Straßennebenflächen naturnah entwickelt und besitzen Biotopwert, z. B. naturnahe Hecken und Feldgehölze. Die autobahnnahen Gehölze bieten allgemeine Lebensraumfunktion für in Gehölzen brütende Vogelarten mit schwacher Empfindlichkeit gegenüber Verkehrslärm wie Goldammer und Feldsperling, bei Burgweinting auch Bluthänfling und Stieglitz.

Hinsichtlich bodengebundener Tierarten gilt, dass die Damm- und Einschnittsböschungen der Bundesautobahn A 3, die Böschungen der Lärmschutzwälle in Verbindung mit sonstigen Böschungen von Straßen und Bahngleisen sowie ungenutzte Grundstücksränder Habitatpotenzial für Reptilien besitzen (Zauneidechsennachweise auf Böschungen und Lärmschutzwällen der Bundesautobahn A 3). Die Böschungen besitzen v. a. eine Vernetzungsfunktion für Lebensräume von Zauneidechsen, werden aber auch als Lebensräume selbst genutzt. Im autobahnnahen Bereich ist die Bedeutung der Böschungen und Straßennebenflächen der Autobahn für Reptilien das entscheidende Kriterium für die Habitatfunktion.

Gehölze entlang der Gräben im Untersuchungsgebiet (Aubachgrabensystem und Augraben) sind bereichsweise naturnah ausgebildet und es treten vermehrt typische gewässerbegleitende Gehölzarten wie Erlen und Weiden auf. In Verbindung mit

feuchten bzw. nassen Bodenstandorten bestehen an den Grabensystemen östlich der Landshuter Straße sowie im Umfeld der Max-Planck-Straße noch kleine Auwaldanteile. Zudem treten vermehrt Biotopanteile mit Großröhrichten, Großseggenrieden sowie feuchten und nassen Hochstaudenfluren an den Gräben und feuchten Standorten östlich der Landshuter Straße sowie im Umfeld der Max-Planck-Straße auf. Die Flächen beidseits des Bahngeländes, welche Reststrukturen des Bach- und Grabensystems des Aubaches aufweisen, stellen wertgebende Lebensraumstrukturen für Vögel wie Krickente, Flussregenpfeifer, Eisvogel, Teichhuhn und Graureiher (Nahrungssuche) mit Bindung zu Feuchtstrukturen dar. Auch die Wiesenschafstelze wurde hier nachgewiesen. In den Gehölzen beim Hundeübungsplatz wurde zudem der Pirol nachgewiesen. An den Bach- und Grabensystemen findet auch der Biber geeignete Habitatstrukturen. Der Biber kommt am Aubachgrabensystem beidseits der Bundesautobahn A 3 sowie an den Abbaugewässern im Osten des Untersuchungsgebietes vor. An der Bundesautobahn A 3 bestehen Durchlässe am Aubach (Bau-km 498,728, lichte Weite = 3 m) und am Augraben (Bau-km 500+002, lichte Weite = 2 m). Querungen unter der Bundesautobahn A 3 über Land sind am Rand des Bahngeländes möglich, das Bahngelände grenzt westlich an die Gewässerabschnitte des Aubaches an. Die Bedeutung der Gräben und Gewässer für Amphibien ist begrenzt.

Turmfalke und Mäusebussard nutzen die Offenlandbereiche des Plangebiets zur Jagd.

Fledermäuse wurden im Bereich des Hundeübungsplatzes (Großer Abendsegler, Braunes Langohr und Rauhaufledermaus), nordöstlich der Anschlussstelle Regensburg-Ost im Bereich der ehemaligen Klärteiche der Zuckerfabrik (Wasserfledermaus, Großer Abendsegler) und am Moosgraben südlich der Anschlussstelle Rosenhof (Großer Abendsegler) nachgewiesen. In Trassennähe liegen keine Nachweise vor.

Das Eltheimer Hölzl mit seinen Ausdehnungen über das Untersuchungsgebiet hinaus besitzt Bedeutung als Lebensraum für Waldvögel und Fledermäuse. Für die Einzelbäume entlang des Grabens am Waldrand nördlich der Bundesautobahn A 3 gilt, dass keine sichtbaren Höhlen erfasst wurden, ein Habitatpotenzial für Fledermäuse ist jedoch nicht auszuschließen. Für Spechte und Greife stellen die Einzelbäume hingegen auf Grund ihrer geringen Entfernung von 50 - 60 m zu Autobahn und den verkehrsbedingten Effektdistanzen keine geeigneten Standorte für (potenzielle) Brutstandorte dar.

Im Übrigen wird bezüglich der Einzelheiten auf die festgestellten Planunterlagen (Band 5: Unterlagen 19.1.1T und 19.1.4) verwiesen.



#### 2.2.2.3.3 Naturschutzrechtlich geschützte Gebiete und Bestandteile der Natur

##### Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach § 32 BNatSchG

Im Umfeld des geplanten Straßenbauvorhabens sind keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach § 32 BNatSchG vorhanden.

##### Geschützte Gebiete und Landschaftsbestandteile nach § 20 Abs. 2 BNatSchG

Im Untersuchungsgebiet sind keine Naturschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile und Naturparke vorhanden.

Die nach § 28 BNatSchG geschützten und im Untersuchungsgebiet liegenden Naturdenkmäler „Linde an der Ziegetsdorfer Höhe“ (Nr. 27) und „Martha-Linde“ (Nr. 28), weisen einen Abstand von ca. 150 m bzw. 200 m zur Bundesautobahn A 3 auf und sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Das Landschaftsschutzgebiet „Schutzverordnung im Landkreis Regensburg“ reicht im Gemeindegebiet Barbing in das Untersuchungsgebiet.

##### Geschützte Flächen nach dem Waldgesetz

Die Waldfläche „Eltheimer Hölzl“ östlich der Anschlussstelle Rosenhof der Bundesautobahn A 3 ist als Bannwald nach Art. 11 BayWaldG ausgewiesen. Das Eltheimer Hölzl besitzt gemäß Waldfunktionskarte Bedeutung für das Landschaftsbild sowie für den regionalen Klimaschutz.

#### 2.2.2.4 Schutzgut Boden

Die Bundesautobahn A 3 verläuft am Übergang von zwei geologischen Einheiten. Diese sind das tertiäre Hügelland im Süden und die Jura/Kreide Ablagerungen im Norden.

Die Jurakalke des südlichen Frankenjuras werden von den Ablagerungen der Regensburger Oberkreide überlagert. Westlich des Autobahnkreuzes Regensburg ist diese Schichtfolge sehr gut erkennbar. In die Ablagerungen des Juras und der Kreide haben sich im Tertiär Täler eingeschnitten, die im Lauf der Erdgeschichte verfüllt wurden. Die tertiären Talfüllungen bestehen aus Sand, Schluff und Ton mit Einlagerungen von Braunkohle. Darüber liegt eine Schicht aus Verwitterungslehm und Löss. Östlich von Regensburg erweitert sich das Donautal. Über den Donaukiesen liegen Auelehm und Löss.

Vom Autobahnkreuz Regensburg bis zur Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting liegt die Trasse der Bundesautobahn A 3 im Bereich der Ablagerungen des Tertiärs. Der Untergrund besteht aus den „Höhenhofer Schottern“ und Feldspatsanden. Die Korngrößen des Höhenhofer Schotters liegen überwiegend im Bereich von Grobsand und Fein- bis Mittelkies. Die Feldspatsande treten östlich der Anschlussstelle

Regensburg-Universität auf. Sie bestehen aus glimmerreichem Sand mit Zwischenlagen von Ton und Mergel.

Die tertiären Ablagerungen sind an der Oberfläche verlehmt. Die lehmigen Schichten reichen bis in Tiefen über 10 m, wobei ungeklärt ist, ob es sich hier um Verwitterungsschichten handelt oder um tonig-schluffige Ablagerungen (Talfüllungen) des Tertiärs.

Unter den Ablagerungen des Tertiärs liegt die Schichtfolge der Regensburger Oberkreide. Im Bereich der Autobahntrasse ist der Großberger Sandstein das oberste Schichtglied. Beim Bauwerk BW 54 „Unterführung Graßer Weg“ wurde bei der Baugrunderkundung der Großberger Sandstein erbohrt.

Westlich der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting liegt die Bundesautobahn A 3 auf einer Schicht aus Lösslehm.

Östlich der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting bis zum Ende der Ausbaustrecke bei der Anschlussstelle Rosenhof liegt die Trasse auf den Niederterrassenschottern der Donau. Die Niederterrassenschotter bestehen aus Kiesen und Sanden, die oberflächlich verlehmt sind.

Im Bereich des Aubachs liegen lehmige, kiesige Sande.

Die z.T. zusammenhängenden, unbebauten Flächenanteile im Untersuchungsgebiet besitzen eine allgemeine Bodenfunktion hinsichtlich der Fähigkeit Schadstoffe zu binden bzw. zu filtern. Für die Bodenbildung ausschlaggebend sind Sande und Tone, die von Löss und Lösslehmdecken überlagert sind.

Auf Löss haben sich fruchtbare Parabraunerden, örtlich auch schwarzerdeähnliche Böden ausgebildet, die bei landwirtschaftlicher Nutzung meist intensiv bewirtschaftet werden. Die tertiären Ablagerungen des Donau-Isar-Hügellandes sind reliefabhängig teilweise durch diluviale Löss-, Lösslehm- und Decklehmschichten überlagert. In der naturräumlichen Einheit sind ertragreiche Braunerden kennzeichnend. Die Bodengüte schwankt dabei im Untersuchungsgebiet nur gering, wobei die Böden von hoher Bonität sind. Dies wird insbesondere auch an den hohen durchschnittlichen Ackerzahlen für den Landkreis Regensburg (Ackerzahl 49) und die Stadt Regensburg (Ackerzahl 54) deutlich. Ihre Ertragsfunktion für die Landwirtschaft ist nach Aussage des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg als sehr gut zu bezeichnen sein.

Außerhalb des Stadtgebietes sind im Landschaftsplan der Gemeinde Barbing im Osten des Untersuchungsgebietes Schwerpunktgebiete für den Erhalt und die Optimierung von Auwäldern und Feuchtwaldbereichen aufgeführt. Es handelt sich um den feuchten Feldgehölzstandort nordöstlich der Anschlussstelle Rosenhof und um

Flächen des „Eltheimer Hölzl“. Die Böden unter Laub- und Mischwald im „Eltheimer Hölzl“ besitzen aufgrund naturnaher Entwicklungs- und Zersetzungsprozesse eine bessere Regler- und Speicherfunktion als Böden mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung bzw. Böden im Trassenbereich der Bundesautobahn A 3.

Die Böden sind durch die anthropogene Nutzung (Umlagerung, Verdichtung, Düngung, Pflanzenschutzmittel) und den Verkehr (Versiegelung, Schadstoffimmissionen) vorbelastet.

#### 2.2.2.5 Schutzgut Wasser

##### 2.2.2.5.1 Oberflächenwasser

Im Stadtgebiet von Regensburg östlich der Landshuter Straße quert die Autobahntrasse den Bereich, in dem das Aubachgrabensystem mit dem Aubach als einzigem relevanten Fließgewässer verläuft und in dem Überschwemmungsgrenzen, berechnet für ein hundertjähriges Hochwasserereignis, ausgewiesen sind (rechtlicher Status im Februar 2014 als „vorläufig gesichert“ bzw. „vorläufig ermittelt“). Der Aubach mündet bei Irl außerhalb des Untersuchungsgebietes in die Donau. Weitere Gräben im Untersuchungsgebiet sind der Heisinger Graben (westlich von Unterheising) und der Moosgraben (Grabensystem südlich und südöstlich der Anschlussstelle Rosenhof).

Die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Stillgewässer sind nicht natürlich entstanden. Neben kleinen, straßennahen Regensammel- und Rückhaltebecken sowie Tümpeln an Gewässeraufweitungen mit Rückhaltefunktion (u.a. am Aubach) befinden sich im Untersuchungsgebiet ein größerer und ein kleinerer Teich westlich Unterheising sowie kleinere Teiche östlich der Staatsstraße 2660 (vormals Bundesstraße 8), die durch Ausbaggerung entstanden sind (Abbauteiche). Als Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe in das Grabensystem des Aubaches (Ausweisung Industrie- und Gewerbegebiet) wurde südlich der Bundesautobahn A 3 zwischen Bahnlinie und Max-Planck-Straße ein Gewässer mit Flachufern angelegt.

Östlich der Landshuter Straße befinden sich ehemalige Klärteiche (Zuckerfabrik), die bei fehlender Nutzung keine offenen Wasserflächen mehr aufweisen.

##### 2.2.2.5.2 Grundwasser

Die Donauaue weist ursprünglich niedrige Grundwasserflurabstände auf. Durch Bebauung und Entwässerung sind die Grundwasserstände jedoch nicht mehr auf ursprünglichem Niveau. Unversiegelte Böden haben jedoch hinsichtlich Versickerung und Grundwasserneubildung eine grundsätzlich wichtige Funktion. Eine besondere Bedeutung der Flächen hinsichtlich Grundwasserfunktion weisen die anthropogen entstandenen bzw. veränderten Böden im Eingriffsbereich mit ihren Vorbelastungen

durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge entlang der bestehenden Autobahn nicht auf.

Im Trassenverlauf der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting sind keine Grundwasserleiter bekannt. Es können jedoch lokale Schichtwasserhorizonte auftreten.

Ab der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting bis zum Ende der Ausbaustrecke bei der Anschlussstelle Rosenhof bilden die Donaukiese den Grundwasserleiter.

Im Bereich des Aubachs steht das Grundwasser oberflächennah an.

Wasserschutzgebiete liegen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

#### 2.2.2.5.3 Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser

Die Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser bestehen durch die landwirtschaftliche Nutzung (Stoffeintrag, Verdichtung) und Verkehr (Versiegelung, Schadstoffimmissionen). Entlang der Bundesautobahn A 3 wird das auf der Fahrbahn anfallende Niederschlagswasser, das z.T. in das Mischwasserkanalnetz der Stadt Regensburg eingeleitet wird, breitflächig über Bankette und Böschungen versickert.

Gegenwärtig wird das auf der Fahrbahn anfallende Niederschlagswasser bei Querschnitten mit einer zum Mittelstreifen hin geneigten Fahrbahnfläche, am Mittelstreifen gesammelt und dabei entweder

- in städtische Kanäle,
  - in ein Rückhaltebecken,
  - in ein städtisches Versickerbecken bzw. -zisternen ohne vorhergehende Reinigung bzw. Abflussdrosselung sowie
  - in eigene Versickerschächte
- eingeleitet.

Bei Querschnitten mit Querneigung nach außen, wird das anfallende Niederschlagswasser frei über das Bankett und die Dammschulter breitflächig versickert.

#### 2.2.2.6 Schutzgut Luft

Die Luft stellt in ihrer spezifischen Zusammensetzung eine besondere Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen dar. Bei der Betrachtung des Schutzgutes Luft werden im Wesentlichen Aspekte der Luftreinhaltung erfasst. Das Schutzgut Luft wird bestimmt von der vorhandenen Vor- bzw. Grundbelastung sowie der straßen- und verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Immissionsgrenzwerte und Zielwerte für Luftschadstoffe sind in der 39. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft" (TA-Luft).

Die Vorbelastung setzt sich aus den Beiträgen von Hausbrand, Gewerbe, Industrie und Straßen sowie dem Ferntransport zusammen. Den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) können Anhaltswerte für die Grundbelastung entnommen werden. Weiterhin können mit dem in der Richtlinie enthaltenen Rechenverfahren die verkehrsbedingten Immissionen abgeschätzt werden.

Aufgrund des hohen Anteils bebauter Flächen im Stadtgebiet von Regensburg sowie in Neutraubling und Barbing kommt es zu Windabschwächungen, geringeren Luftfeuchten, höheren Temperaturen bzw. Ausbildungen von Wärmeinseln infolge stark anthropogen beeinflusster Strahlungs- und Wärmehaushalte sowie zu erhöhten Luftverunreinigungen. Insbesondere im Sommer treten Warmluftströmungen auf, die sich mit Schadstoffen im Bereich der Verkehrs-, Gewerbe- bzw. Siedlungsflächen anreichern, und sich zur Donau nach Norden hin erstrecken.

#### 2.2.2.7 Schutzgut Klima

Nach dem Klimaatlas von Bayern (1996) und Aussagen des Arten- und Biotopschutzprogramms der Stadt Regensburg liegt das Plangebiet großklimatisch gesehen im Übergangsbereich zwischen kontinentalem und atlantischem Klima und gehört zu den Klimabezirken Fränkische Alb und Niederbayerisches Hügelland (Dungau). Der kontinentale Einfluss bedingt im Vergleich zu anderen Teilen Bayerns häufig stabilere Hochdrucklagen. Die Niederschläge betragen in der Folge durchschnittlich nur 650 – 750 mm im Jahr. Der mittlere Jahreswert für Bayern liegt bei 921 mm im Jahr. Die durchschnittliche Jahrestemperatur liegt bei 8°C. Das beckenartig aufgeweitete Donautal bei Regensburg bedingt insbesondere im Winter das Auftreten von Dunst und Nebel, häufig treten Inversionswetterlagen auf.

Im Umfeld der Autobahntrasse besitzen Gehölzbestände auf Straßenböschungen eine generelle, lokale bioklimatisch wirksame Funktion gegenüber verkehrsbedingten Luftverunreinigungen durch Deposition, Sedimentation und Gasaustausch. Innerhalb des Plangebietes ergeben sich geländeklimatische Auswirkungen durch den hohen Anteil bebauter Flächen im Stadtgebiet von Regensburg sowie in Neutraubling und Barbing. Der Waldbestand „Eltheimer Hölzl“ im Bereich der geplanten Betriebsumfahrung östlich der Anschlussstelle Rosenhof besitzt gemäß Waldfunktionskarte des Waldfunktionsplans Bedeutung für den regionalen Klimaschutz.

Wie bereits vorstehend ausgeführt treten insbesondere im Sommer Warmluftströmungen auf, die sich zur Donau nach Norden hin erstrecken. Nachts fließt wiederum generell Kaltluft von landwirtschaftlich genutzten Flächen (südlich der Bundesautobahn und im Osten des Plangebietes) nach. Die Strömungen fördern einen klimatischen Ausgleich.

#### 2.2.2.8 Schutzgut Landschaft

Das Untersuchungsgebiet umfasst einen typischen Bestandteil des Überganges vom Donautal zum Donau-Isar-Hügelland bzw. zu den Gäulandschaften südlich von Regensburg.

Um die Landschaft im Untersuchungsgebiet zu erfassen, hat der Vorhabensträger folgende Landschaftsbildeinheiten abgegrenzt, die die Einsehbarkeiten, Vielfalt, Strukturreichtum und Erlebnis- bzw. Wirkungsbereiche widerspiegeln:

- Autobahnkreuz Regensburg bis zur Anschlussstelle Universität: westlicher Bereich des Untersuchungsgebiets mit Wohnbebauung, landwirtschaftlicher Flur, Klinikum und Universität - Lage der Bundesautobahn A 3 abschnittsweise im Einschnitt.
- Anschlussstelle Universität bis zur Anschlussstelle Regensburg-Ost: Mittlerer Bereich des Untersuchungsgebietes mit Gewerbe und Industrie, Bahngelände und landwirtschaftlicher Flur - abschnittsweise Lärmschutzanlagen entlang der Bundesautobahn A 3.
- Anschlussstelle Regensburg-Ost bis östlich der Anschlussstelle Rosenhof: Östlicher Bereich des Untersuchungsgebietes mit offener landwirtschaftlicher Flur, Wohnbebauung von Irl, Barbing und Neutraubling sowie Gewerbe und Industrie - abschnittsweise Lärmschutzanlagen entlang der Bundesautobahn A 3.
- Waldbestand „Eltheimer Hölzl“ - Lage der Bundesautobahn A 3 abschnittsweise im Einschnitt.

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung oder Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zwischen optisch wirksamen Leitpunkten.

Die Landschaft entlang der Bundesautobahn A 3 unterliegt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof vielen Störungen durch Infrastruktur und Bebauung (insbesondere Gewerbenutzungen). In den letzten

Jahren ergab sich eine starke Tendenz zur Ausweitung gewerblicher Nutzungen. Die verbleibenden unbebauten Flächenanteile größerer Ausdehnung weisen eine geringe Vielfalt auf. So fehlen weitestgehend landschaftsprägende Struktur- und Vegetationselemente in der intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flur. Das Straßenbegleitgrün der bestehenden Autobahntrasse und trassennahe Gehölze besitzen im plangegenständlichen Ausbauabschnitt trotz Vorbelastungen, abhängig von ihrem Entwicklungs- und Alterszustand, eine Bedeutung für das Landschafts- bzw. Stadtbild. Straßenbegleitgehölze tragen zur optischen Einbindung der Autobahntrasse bei. Zwischen der Anschlussstelle Rosenhof und dem „Eltheimer Hölzl“ ist die Bundesautobahn A 3 aufgrund der meist fehlenden Straßenbegleitgehölze einsehbar. Der Waldbestand „Eltheimer Hölzl“ im Bereich der geplanten Betriebsumfahrung östlich der Anschlussstelle Rosenhof besitzt gemäß Waldfunktionskarte des Waldfunktionsplans Bedeutung für das Landschaftsbild. Die Bundesautobahn A 3 quert diesen Waldbestand und ist hier wenig einsehbar.

Die Höhenlage der Bundesautobahn A 3 wird im Zuge des Ausbaus weitgehend beibehalten. Nennenswerte zusätzliche Reliefveränderungen und/oder Landschaftszerschneidungen ergeben sich nicht. Durch die Erweiterung des Autobahnkörpers, die Errichtung von Lärmschutzanlagen und Absetz- und Rückhaltebecken entstehen allerdings optische Störungen im Umfeld der Bundesautobahn A 3. Die geplanten Lärmschutzanlagen tragen einerseits zur optischen Abschirmung des Verkehrs auf der Autobahn bei, wirken allerdings wegen ihrer Höhe selbst beeinträchtigend auf das Landschaftsbild ein. Insoweit spielt auch der Umstand, dass das Straßenbegleitgrün, das momentan abschnittsweise entlang der Autobahn als Einbindungselement vorhanden ist, zu einem gewissen Teil durch den Ausbau verloren geht, eine große Rolle. Auf den entstehenden Straßennebenflächen werden zwar wieder Straßenbegleitgehölze gepflanzt, da diese Neupflanzungen aber eine gewisse Wuchszeit benötigen, bis sie optisch ähnlich wie die bestehenden Begleitgehölze wirken, kommt es im direkten Umfeld der Bundesautobahn trotz der Pflanzungen zu temporären Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds. Erst nach mehreren Jahren bewirken die neu gepflanzten Gehölze wieder eine landschaftsgerechte Einbindung der Autobahntrasse.

Während der Baudurchführung ist mit zusätzlichen vorübergehenden visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch die einsehbaren Baustellenbereiche sowie die mit den Bautätigkeiten verbundenen Maschinen- und Fahrzeugbewegungen zu rechnen. Die Baustellenbereiche unterliegen zudem einer zusätzlichen Lärmbelastung durch Baufahrzeuge und den Baubetrieb.

#### 2.2.2.9 Schutzgut Kulturgüter

Bau- und Kunstdenkmäler sind im vorhabensbedingten Eingriffsbereich nicht vorhanden.

Im Planungsraum sind nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege 17 Bodendenkmäler (Inv.-Nrn. D-3-7039-0258, D-3-7039-0259, D-3-7039-0260, D-3-7039-0267, D-3-7039-0248, D-3-7039-0262, D-3-6938-0970, D-3-6939-0027, D-3-6939-0029, D-3-7038-0117, D-3-7038-0314, D-3-7038-0393, D-3-7038-0394, D-3-7038-0396, D-3-7038-0412, D-3-7038-0417, D-3-7039-0389) und 4 Verdachtsflächen für Bodendenkmäler (Inv.-Nrn. V-3-7038-0007, V-3-7038-0008, V-3-7038-0009, V-3-7038-0010) bekannt. Nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege befindet sich der überplante Bereich auf einer siedlungsgünstigen Niederterrasse, so dass auch in den zwischen den bekannten Bodendenkmälern befindlichen Flächen mit weiteren Bodendenkmälern zu rechnen ist.

#### 2.2.2.10 Wechselbeziehungen

Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern ergeben sich i. d. R. aus den abiotischen Faktoren von Boden, Wasserhaushalt und Klimabedingungen, welche die Grundlage sowohl für die biotischen Standortbedingungen (Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt) als auch für die anthropogenen Nutzungen bilden.

Beim Ausbau der Bundesautobahn A 3 bestehen die wesentlichen Projektwirkungen jedoch weniger in einer ausschlaggebenden Veränderung der abiotischen Bedingungen, als im flächigen, z.T. nur vorübergehenden Verlust, insbesondere von bestehenden Straßenbegleitgehölzen und offenen Straßenböschungen. Darüber hinaus ist kleinflächig ein Verlust von Wald gegeben. Indirekte Auswirkungen, wie z. B. eine Veränderung lokalklimatischer Situationen, spielen beim Ausbau der Bundesautobahn A 3 im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt hinsichtlich der Wechselwirkungen der Schutzgüter keine ausschlaggebende Rolle.

#### 2.2.3 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind die nachfolgend genannten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche



Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Insgesamt sind folgende anlagebedingten Auswirkungen hinsichtlich des Bedarfs an Grund und Boden – außerhalb der bisher bereits vorhandenen Versiegelungen - zu erwarten:

- ca. 12,4 ha Neuversiegelung abzüglich ca. 2,8 ha Entsiegelung = ca. 9,6 ha Nettoneuversiegelung,
- ca. 5,7 ha Versiegelung/Überbauung von Biotopen (Flächen mit Biotopstatus gemäß Kartieranleitung des Landesamtes für Umwelt),
- ca. 45,2 ha für unbefestigte Flächen (Damm-, Einschnittsböschungen, Mulden, Regenrückhaltebecken ohne gedichtete Bereiche, Ausrundungen, sonstige Nebenflächen, Seitenablagerungen außerhalb bisher versiegelter Bereiche),
- Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Versiegelung im Umfang von ca. 0,5 ha sowie Überbauung in einem Umfang von ca. 13,9 ha,
- Verlust von Bannwald in einem Umfang von ca. 0,3 ha.

Seitenablagerungen über die geplanten Lärmschutzwälle hinaus sind nicht geplant.

- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich durch Nutzung von Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätze, Lagerplätze, Baustraßen sowie Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen während der Bauphase. Teilweise ist durch die baubedingte Inanspruchnahme ein Abschieben des Oberbodens für provisorische Wege und Lagerflächen nötig. Auch Überschüttungen von Boden mit anderem Oberboden können vorkommen. Abschieben, Überschüttungen und Befahren mit Baufahrzeugen führen zu einer Zerstörung der Vegetation, bzw. zu einer Bodenverdichtung.

Für vorübergehend beanspruchte Flächen werden ca. 35,7 ha unversiegelte Flächen in Anspruch genommen, davon ca. 3,9 ha Flächen mit Biotopstatus gemäß Kartieranleitung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt.

- Verkehrsbedingte Auswirkungen sind Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.
- Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. Flächenüberbauung), z.T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

Das geplante Bauvorhaben wird nach dem Bau dauerhaft ca. 61,5 ha Grund und Boden beanspruchen, die sich in ca. 9,6 ha Nettoneuversiegelung (ca. 12,4 ha Neuversiegelung abzüglich ca. 2,8 ha Entsiegelung) von Flächen für Fahrspuren, Wege etc. sowie ca. 45,2 ha unbefestigter Flächen (Böschungen, Inselflächen etc.) aufteilen. Für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen ergibt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf in Höhe von ca. 10,3 ha.

Nachfolgend werden die erheblichen Wirkungen auf die Umwelt, gegliedert in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen, zusammengefasst. Dargestellt werden dabei auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11 UVPG). Ausführlich sind die Wirkungen auf die Umwelt im landschaftspflegerischen Begleitplan (Band 5: Unterlage 19.1.1T) und den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Band 5: Unterlage 19.1.4) dargestellt.

#### 2.2.3.1 Schutzgut Mensch

##### 2.2.3.1.1 Wohnfunktion

###### Baubedingte Wirkungen

Während der Bauphase können durch die Bauarbeiten und den Transportverkehr Beeinträchtigungen der Wohnfunktion durch Lärm, Schadstoffemissionen und Erschütterungen in den Stadtgebieten von Regensburg und Neutraubling sowie in den Gemeindebereichen von Pentling und Barbing entstehen.

###### Anlagenbedingte Wirkungen

Durch die bis zu 14 m hohen Lärmschutzkonstruktionen, bestehend aus Lärmschutzwällen, Lärmschutzwänden und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen können sich für einzelne Gebäude oder Wohnbereiche optische Beeinträchtigungen ergeben.

###### Betriebsbedingte Wirkungen

###### a) Lärmauswirkungen

Durch den geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 wird in einem von Verkehrslärm bereits vorbelasteten Bereich eine vorhandene Geräuschquelle intensiver vom Verkehr genutzt.

Entsprechend der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ergeben sich für den vorgesehenen Ausbauabschnitt folgende Verkehrsbelastungen, wobei zum Vergleich die Verkehrsbelastungen des Jahres 2010 gegenübergestellt werden:

A 3 Anschlussstelle	Belastung der Strecke DTV 2010	Prognose der Strecke DTV 2030	Prognose der Schwerverkehrsanteile	
			Tags	Nachts
	[Kfz/24Std.]	[Kfz/24Std.]	[%]	[%]
AK Regensburg	68.910	81.600	16,9	35,0
Regensburg-Universität	65.319	79.600	17,4	35,9
Regensburg-Burgweinting	67.817	78.500	16,9	35,6
Regensburg-Ost	60.998	69.000	18,9	34,6
Neutraubling	51.676	58.100	21,6	37,5
Rosenhof				

Tabelle 15: Prognosebelastung DTV<sub>2030</sub> mit Vergleich zum DTV<sub>2010</sub>

Der durchschnittliche tägliche Verkehr steigt laut Verkehrsprognose im am stärksten belasteten Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität von 68.910 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 81.600 Kfz/24 h im Jahr 2030 an. Für das Prognosejahr 2030 wird für den plangegenständlichen Ausbauabschnitt ein Schwerverkehrsanteil von maximal rund 22 % tags und maximal rund 38 % nachts prognostiziert.

Der 6-streifige Ausbau erfolgt bestandsorientiert, d.h. es sind keine Änderungen in der Lage oder der Höhe des Streckenverlaufs vorgesehen. Die genauen Entfernungen der Bundesautobahn A 3 zu den Siedlungsbereichen können im Detail den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1t bis 3T, 4, 5T, 6 und 7 sowie Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) entnommen werden.

Der geplante 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt und der damit verbundene Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2030 bewirken grundsätzlich (ohne Berücksichtigung anderer Maßnahmen) eine Erhöhung des Lärmemissionspegels. Die Verkehrsgeräusche werden auch noch in weiterer Entfernung wahrnehmbar sein und sich damit auf die Wohn- und Lebensqualität auswirken.

Für den 6-streifigen Ausbau wird für den Bereich zwischen Bau-km 491+640 und Bau-km 504+735 eine Straßenoberfläche mit einem Korrekturwert von  $D_{StrO} = -5$  dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 zum Einsatz kommen. Der

lärmetechnisch günstige Belag gleicht den Anstieg des Emissionspegels infolge der zu erwartenden Verkehrszunahme bis ins Jahr 2030 mehr als aus, so dass sich insgesamt eine Lärminderung gegenüber dem jetzigen Zustand ergibt. Von Bau-km 504+735 bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 506+300 und damit außerhalb der bewohnten Siedlungsbereiche ist eine Straßenoberfläche mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}}$  von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 vorgesehen.

Neben dem lärmindernden Fahrbahnbelag sind weitere umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen, Lärmschutzwänden und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen zum Schutz der Menschen vor Lärm vorgesehen. Welche Lärmschutzmaßnahmen im Einzelnen genau vorgesehen sind, kann den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1; Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlagen 11T und 17.1T) entnommen werden.

Die unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen durchgeführten schalltechnischen Berechnungen (Band 4: Anlagen zu Unterlage 17.1T) haben ergeben, dass bei Verwirklichung des plangegenständlichen Ausbauvorhabens im Prognosejahr 2030 die maßgeblichen, gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht insgesamt im Bereich des Ortsteils Irl der Stadt Regensburg und im Bereich von Barbing eingehalten werden können. Die jeweils für den Tag geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV können damit im Bereich:

- der Stadt Regensburg in den Ortsteilen
    - Neuprüll (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.3T),
    - Graß (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.4T),
    - Kasernenviertel (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.6T),
    - Burgweinting (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T) und
    - Irl (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.8T),
  - der Stadt Neutraubling (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.10T),
  - der Gemeinde Pentling (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.2T) und
  - der Gemeinde Barbing (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.9T)
- insgesamt eingehalten werden.

Trotz der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen nicht durchgängig eingehalten werden können jedoch die maßgeblichen, gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für den Tag im Bereich

- des Ortsteils Ziegetsdorf der Stadt Regensburg an 2 Immissionsorten (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.1T),

- des Uniklinikums am Gebäudekomplex „Franz-Josef-Strauß-Straße 11“ (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.5T) und des
- Ortsteils Unterheising der Gemeinde Barbing an 1 Immissionsort (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.11).

Hier treten Überschreitungen zulässiger Immissionsgrenzwerte zum Prognosehorizont 2030 auf. Die errechneten Pegelüberschreitungen bleiben z.T. unter der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A). Im Ortsteil Ziegetsdorf (ein Immissionsort) und im Bereich des Uniklinikums (zwei Immissionsorte) übersteigen die Werte diese Schwelle. Für die betroffenen Anwesen wird eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ dem Grunde nach festgesetzt (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.5 dieses Beschlusses).

Ebenso nicht durchgängig eingehalten werden können - trotz der geplanten Lärmschutzmaßnahmen - die maßgeblichen, gesetzlichen Immissionsgrenzwerte für die Nacht. So weisen im Bereich

- der Stadt Regensburg
  - im Ortsteil Ziegetsdorf insgesamt 128 Immissionsorte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.1T),
  - im Ortsteil Neuprüll insgesamt 6 Immissionsorte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.3T),
  - im Ortsteil Graß insgesamt 2 Immissionsorte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.4T),
  - im Bereich des Universitäts-Klinikums insgesamt 17 Immissionsorte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.5T),
  - im Ortsteil Kasernenviertel insgesamt 2 Gebäudekomplexe (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.6T),
  - im Ortsteil Burgweinting insgesamt 52 Immissionsorte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T),
- der Gemeinde Pentling insgesamt 25 Immissionsorte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.2T),
- der Stadt Neutraubling insgesamt 9 Immissionsorte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.10T) und
- des Ortsteils Unterheising der Gemeinde Barbing 2 Immissionsorte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T)

Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten zum Prognosehorizont 2030 auf. Die errechneten Pegelüberschreitungen bleiben größtenteils unter der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A). Im Bereich

- des Ortsteils Ziegetsdorf der Stadt Regensburg,
- des Uniklinikums und

- der Gemeinde Pentling  
überschreiten die Werte allerdings diese Schwelle.

Für diese Immissionsorte mit Pegelüberschreitungen der Nachtgrenzwerte sind zum Schutze der Menschen passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern) vorgesehen. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

b) Luftinhaltsstoffe

Zu den Auswirkungen auf den Menschen kann des Weiteren der durch den Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen. Auch bei den folgenden Betrachtungen zu den Schadstoffimmissionen wurde vom prognostizierten und in der vorstehenden Tabelle 15 näher beschriebenen durchschnittlichen täglichen Verkehr im Jahr 2030 ausgegangen.

Auf die Schadstoffimmissionen wirkt sich die Verkehrszunahme im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 ungünstig aus, weil sich dadurch die vorhandene Belastung erhöht. Einen entgegengesetzten Einfluss hat jedoch die Abnahme der spezifischen Kfz-Emissionen, die durch die fortschreitende Verbesserung der Fahrzeugtechnik bedingt und auch zu erwarten ist.

Im Planungsabschnitt wurden die Schadstoffbelastungen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) für die Verhältnisse nach Durchführung des geplanten Autobahnausbaus ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen (Band 4: Unterlage 17.2). Dabei wurde festgestellt, dass die Vorgaben der 39. BImSchV eingehalten werden.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV für die Jahresmittelwerte von  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$  und  $NO_2$  werden im Planfall 2030 für die nächstgelegene Bebauung eingehalten. Die Belastung mit  $PM_{10}$  von  $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $NO_2$  von  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bleibt hinter dem gesetzlichen Grenzwert aus §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 39. BImSchV von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zurück. Ebenso überschreitet die Belastung mit  $PM_{2,5}$  von  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht den gesetzlichen Grenzwert aus § 5 Abs. 2 39 BImSchV von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Der Grenzwert der 39. BImSchV für den Tagesmittelwert von  $PM_{10}$  wird im Abstand von 42 m zum Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 voraussichtlich 26 Mal überschritten, wobei 35 Überschreitungen im Jahr zulässig sind, § 4 Abs. 1 39. BImSchV. Der Tagesmittelwert von  $NO_2$  wird 3 Mal überschritten bei 18 zulässigen Überschreitungen, § 3 Abs. 1 39. BImSchV.

Neben den aktiven und parallel zur Trasse der Bundesautobahn A 3 verlaufenden Lärmschutzmaßnahmen, die eine Ausbreitung der Luftschadstoffbelastung verhindern, tragen mittelfristig auch die unter Berücksichtigung ökologischer und landschaftsgestaltender Aspekte neu zu schaffenden Straßenbegleitpflanzungen zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen bei.

#### 2.2.3.1.2 Freizeit und Erholung

Im Nahbereich der Bundesautobahn A 3 sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung nur wenig attraktiv. Durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 wird die Situation nicht erheblich verändert.

##### Baubedingte Wirkungen

Während der Bauzeit ist eine Beeinträchtigung auch von weiter von der Autobahn entfernt gelegenen, für die Erholung genutzten Bereichen durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen möglich.

##### Anlagenbedingte Wirkungen

Wege bzw. Flächen mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung sind durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Für Wegeverbindungen einschließlich Querungsmöglichkeiten der Bundesautobahn A 3 ergeben sich über die Bauzeit hinaus keine Einschränkungen.

##### Betriebsbedingte Wirkungen

Die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe finden in vorbelasteten Bereichen angrenzend bzw. im Umfeld der bestehenden Autobahntrasse statt. Eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch Erhöhung von betriebsbedingten Auswirkungen nach dem Ausbau ist nicht zu erwarten.

Als Folge der Ausbauplanung sind auch keine Veränderungen im landwirtschaftlichen Wegenetz erforderlich.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die für die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung betreffenden Aspekte der Landschaftsästhetik werden nachfolgend unter Ziffer 2.2.3.7 (Schutzgut Landschaft) behandelt.

#### 2.2.3.1.3 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat das Bauvorhaben ferner insoweit, als land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, die damit als Produktionsflächen ausfallen. Änderungen am landwirtschaftlichen Wegenetz insgesamt sind mit Ausnahme der Anpassung an die durch den Ausbau der Bundesautobahn geänderten Verhältnisse nicht nötig.

Das Vorhaben wirkt sich dabei auf den Menschen als Nutzer von Naturgütern aus, indem an landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Vorhaben selbst (Straßenkörper und Nebenflächen) ca. 14,5 ha (ca. 14 ha Überbauung und 0,5 ha Versiegelung) sowie für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ca. 10 ha benötigt werden. Für das Vorhaben werden ca. 0,3 ha Bannwald dauerhaft beansprucht. Außerdem werden ca. 0,07 ha Bannwald während der Bauzeit vorübergehend beansprucht und anschließend wieder aufgeforstet. Auf ca. 0,3 ha wird jedoch Wald wieder neu gegründet.

### 2.2.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

#### 2.2.3.2.1 Allgemeines

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind, beeinflusst. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der vorhabensbedingte Schadstoffaustrag in die Luft, Verkehrslärm, die Ableitung des Straßenoberflächenwassers, vorhabensbedingte Flächenumwandlung und Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzu kommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projekts bzw. Konfliktbereiche:

#### a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Verlust von (Offenland-)Biotopen und schützenswerten Waldflächen
- Funktionsverlust von Biotopen durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungs- und Immissionswirkungen
- Verlust bzw. Funktionsverlust von Flächen im Sinne des § 30 BNatSchG
- Verlust von Populationen gefährdeter Arten, Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen
- Verlust, Funktionsverlust bzw. Beeinträchtigung von Schutzgebieten

#### b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag und Störreize
- Erhöhtes Kollisionsrisiko von Wildtieren mit Fahrzeugen

#### c) Baubedingte Beeinträchtigungen

- Temporärer Verlust von Biotopen als Folge baubedingter Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag bzw. Beeinträchtigung von (Teil-)Lebensräumen durch Störreize.



#### 2.2.3.2.2 Beschreibung der Einzelkonflikte

##### 2.2.3.2.2.1 Baubedingte Beeinträchtigungen

Für Baustelleneinrichtungen sind überwiegend Flächen im Bereich von Vegetationsbeständen ohne Biotopstatus bzw. auf kurzfristig wiederherstellbaren Biotopflächen vorgesehen. Die Flächen werden vorübergehend in Anspruch genommen und nachfolgend renaturiert. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist damit nicht verbunden. Im Rahmen der Bauausführung und hierbei insbesondere zur Errichtung der Biotopschutzzäune sind begrenzte Eingriffe in Biotope und Biotoptypen unvermeidbar. Es ergibt sich eine vorübergehende Inanspruchnahme von nur längerfristig wiederherstellbaren naturnahen Gehölzstrukturen von insgesamt ca. 3,916 ha. Die Flächen werden nach Beendigung der Bautätigkeit rekultiviert.

Durch Baustelleneinrichtungen und andere zur Bauzeit benötigte Flächen werden auch Habitatflächen für Reptilien (insbesondere Zauneidechse) räumlich und zeitlich in Anspruch genommen. Die ökologische Funktion im räumlichen Kontext wird durch Schaffung von Ausweichlebensräumen unterstützt. Die Flächen der Ausweichlebensräume werden bauzeitlich geschützt.

Für die Baufeldfreimachung gelten die Vorgaben zur Baufeldfreiräumung für Offenlandstrukturen im gesamten Eingriffsbereich (Maßnahme 1.2V). Durch die Vorgaben wird die Baufeldfreimachung jahreszeitlich eingeschränkt, um Eingriffe in den Boden während der Winterstarre von Reptilien zu vermeiden.

Durch die Baufeldräumung ergibt sich eine potenzielle Gefährdung von Fledermäusen und Vögeln bei Vorhandensein potenzieller Quartierbäume und Brutgehölze, sowie für bodenbrütende Vögel (Rebhuhn). Eine Betroffenheit liegt nicht vor, da während relevanter Nutzungszeiten wie Brutzeiten, Fortpflanzungszeiten und Überwinterungszeiten nicht in Strukturen eingegriffen wird

##### 2.2.3.2.2.2 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Anlagebedingt gehen durch Versiegelung und Überbauung von Biotopflächen Biotopfunktionen nachhaltig verloren. Naturnahe Gehölze, größtenteils auf Straßenböschungen, sind mit ca. 5,7 ha durch Fällung und nachfolgende Überschüttung, Auf- und Abtrag bzw. Versiegelung betroffen. Biotope auf feuchten Standorten sind mit ca. 0,06 ha durch Versiegelung bzw. Überbauung betroffen.

Die erheblichen Umweltauswirkungen ergeben sich insbesondere aus der Inanspruchnahme von z.T. naturnah ausgebildeten Gehölzen sowie Offenlandstrukturen in Bereichen der Böschungen und Straßennebenflächen der bestehenden Bundesautobahn A 3, der angrenzenden landwirtschaftlichen Flur und des sonstigen Siedlungsgrüns. Die Versiegelung beträgt ca. 11 ha auf Straßenböschungen und Straßennebenflächen ohne Biotopstatus, ca. 0,5 ha in der

landwirtschaftlichen Flur und ca. 0,3 ha von Siedlungsgrün. Wald ist kleinflächig mit ca. 0,05 ha im Bereich der geplanten Betriebsumfahrung östlich der Anschlussstelle Rosenhof betroffen.

Im Bereich der Straßenböschungen und Lärmschutzwälle gehen Flächen mit Lebensraumfunktion für Reptilien (Zauneidechse) verloren. Die ökologische Funktion im räumlichen Kontext wird durch Schaffung von Ausweichlebensräumen unterstützt. Langfristig wird das Angebot an Habitatstrukturen aufrechterhalten, da nach Beendigung der Baumaßnahme Böschungen und Straßennebenflächen ergänzend zur Ausgleichsmaßnahme 3A<sub>CEF</sub> für Reptilien geeignet gestaltet werden.

#### 2.2.3.2.2.3 Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den 6-streifigen Ausbau verbreitert. Hierdurch ergibt sich für Vegetationsstrukturen mit Biotopstatus eine pauschal erfasste Neubeeinträchtigung von ca. 0,7 ha. Für die Tierwelt ergeben sich durch Verkehr, über die bereits bestehenden Vorbelastungen der bestehenden Bundesautobahn A 3 hinaus, keine weiterreichenden betriebsbedingten Effekte.

#### 2.2.3.2.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen

Bereits durch den bestandsorientierten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3, wobei weder bezüglich der Lage noch der Höhe des Streckenverlaufs Änderungen vorgesehen sind, können die Eingriffe reduziert werden.

Bei der Planung wurden grundlegend die Anforderungen der Umweltfachgesetze, insbesondere der Naturschutzgesetze, des Wasser- und Waldrechtes berücksichtigt. Im Vollzug dieser Gesetze beinhaltet die Planung bei schutzgutweiser Betrachtung folgende Vermeidungsmaßnahmen (V-Maßnahmen) und Gestaltungsmaßnahmen (G-Maßnahmen), wobei die aufgeführten Maßnahmen zum Teil ein zwingendes Erfordernis aus der saP darstellen:

##### Vermeidungsmaßnahmen:

Maßnahmenkomplex 1V: Vorgaben zur Baufeldfreimachung

- jahreszeitliche Beschränkung von Gehölzfällungen im gesamten Eingriffsbereich auf den Zeitraum zwischen 1. Oktober und 28. bzw. 29. Februar (Vermeidungsmaßnahme 1.1V);
- Baufeldfreiräumung nicht vor dem 15. April für Offenlandstrukturen im gesamten Eingriffsbereich (Vermeidungsmaßnahme 1.2V);
- Baufeldfreiräumung im Winter vor Baubeginn für Lebensraumbereiche des Rebhuhns (Vermeidungsmaßnahme 1.3V);

- Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von fledermausrelevanten Bäumen im „Eltheimer Hölzl“ zwischen 1. September und 31. Oktober (Vermeidungsmaßnahme 1.4V).

Maßnahmenkomplex 2V: Vorgaben für die Bauzeit

- Schutzeinrichtungen zur Sicherung von Flächen mit Habitatfunktion (Vermeidungsmaßnahme 2.1V);
- Biotopschutzzaun (Vermeidungsmaßnahme 2.2V);
- Zeitliche Begrenzung der täglichen Bauzeit für den Bau der Betriebszufahrt im Bereich des „Eltheimer Hölzls“ zwischen 21:00 und 6:00 Uhr in den Monaten Mai bis September (Vermeidungsmaßnahme 2.3V).

Gestaltungsmaßnahmen:

Ziel des Gestaltungskonzepts ist die harmonische Einbindung der Bundesautobahn sowie der Lärmschutzeinrichtungen in die Landschaft und eine Verminderung des technischen Eindrucks. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmenkomplex 9G) dienen mit Einschränkungen auch der Reduzierung von Belastungswirkungen (Bindung von Staub und Schadstoffen).

- 9.1G Entwicklung von Flächen mit kurzer Grasnarbe durch Spontanbesiedlung, intensiv (Bankette);
- 9.2G Anlage von Landschaftsrasen, intensiv (Entwässerungsmulden und -gräben);
- 9.3G Anlage von Landschaftsrasen, extensiv (Böschungen);
- 9.4G Zulassen von Sukzession (auf Böschungen mit ausreichender Standsicherheit, Straßennebenflächen);
- 9.5G Pflanzung von Hecken und Gebüsch (Böschungen, Lärmschutzanlagen, Straßennebenflächen);
- 9.6G Pflanzung von Einzelbäumen (Umfeld Regenrückhaltebecken 3).

Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 3 und 5.2 sowie Unterlage 19.1.4, Kapitel 8.1) verwiesen.

### 2.2.3.3 Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept

#### 2.2.3.3.1 Planerisches Leitbild

Unter Berücksichtigung des Waldfunktionsplanes Region Regensburg, des Landesentwicklungsprogramms, des Regionalplans für die Region Regensburg, der Arten- und Biotopschutzprogramme, dem Regensburg-Plan 2005, den Landschaftsplänen der Gemeinden Barbing, Mintraching, Neutraubling, Pentling und Schierling sowie der Ergebnisse der Bestandserfassungen lassen sich Vorgaben für das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept formulieren.

Die Einzelheiten sind ausführlich in der festgestellten Planunterlage 19.1.1T, Kapitel 5.1 in Band 5 dargestellt und lassen sich aus dieser Unterlage entnehmen.

Die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt sollen kompensiert werden. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume - soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich - wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. An Kompensationsflächen für die Beeinträchtigung besteht ein Bedarf von ca. 10,3 ha, der mit den zur Verfügung stehenden Kompensationsflächen (vgl. die näheren Ausführungen in nachstehender Ziffer 2.2.3.3.1.2) in vollem Umfang abgedeckt werden kann. Zusätzlich wird für den Waldverlust im Bereich des „Eltheimer Hölzl“ von ca. 0,3 ha ein flächengleicher Ausgleich nach Waldrecht sichergestellt. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1T; Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 7T; Band 5: Unterlage 19.1.1T) wird Bezug genommen.

#### 2.2.3.3.1.2 Kompensationsmaßnahmen

Dem Grundsatz des hierarchischen Kompensationsansatzes folgend wurden vom Vorhabensträger folgende Maßnahmen zur Kompensation der Habitatverluste bzw. Habitatminderung der betroffenen Arten (artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen), Maßnahmen zur Kompensation von beeinträchtigten Biotopen, Lebensraumfunktionen, Funktionen von Boden und weiteren Schutzgütern (naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen aus der Eingriffsregelung) und letztendlich Maßnahmen zur Berücksichtigung der waldrechtlichen Belange entwickelt:

- Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub> „Ausweichlebensräume Reptilien“  
Dieser Maßnahmenkomplex wurde entwickelt, um den artenschutzrechtlichen Ausgleich für den vorübergehenden Lebensraumverlust von Reptilien, insbesondere der Zauneidechse, zu erbringen. Der Maßnahmenkomplex umfasst 14 Einzelmaßnahmen, die im räumlichen Kontext zum Eingriffsbereich stehen, und durch die der Lebensraum hinsichtlich Reptilien vor Beginn der Baumaßnahme aufgewertet wird. Es handelt sich hierbei um 12 Flächen südlich sowie 2 Flächen nördlich der Bundesautobahn A 3 im plangegenständlichen Ausbaubereich. Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 9.3 T, Kapitel 2.2 mit den dazugehörigen Maßnahmenblättern) verwiesen.

- Maßnahme 5A „Strukturreiche Offenlandfläche beim Eltheimer Hölzl“,  
Maßnahme 12E „Strukturreiche Offenlandfläche östlich des Benzerlohgrabens, östlich der B 15n“,  
Maßnahme 13E „Strukturreiche Offenlandfläche westlich der Bundesstraße 15n bei Paring“,  
Maßnahme 16E „Hecke und Altgrassaum angrenzend zu ackerbaulicher Nutzung südlich der Laberaue, westlich der Bundesstraße 15n“,  
Maßnahme 17E „Extensiv genutzte Fläche am Waldrand südlich der AS Schierling-Süd, westlich der Bundesstraße 15n“,  
Maßnahme 18E „Extensiv genutzte Fläche an einem Graben südlich der AS Schierling-Süd, westlich der Bundesstraße 15n“,  
Maßnahme 19E „Gehölze und Altgrassaum in der landwirtschaftlichen Flur bei Mannsdorf, östlich der Bundesstraße 15n“,  
Maßnahme 20E „Strukturreiche Fläche bei Allersdorf, westlich der Bundesstraße 15n“ sowie  
Maßnahmenkomplex 14 E „Extensiv genutzte Flächen in der Laberaue westlich der Bundesstraße 15n“ und  
Maßnahmenkomplex 15E „Extensiv genutzte Flächen in der Laberaue östlich der Bundesstraße 15n“  
Mit den vorstehend genannten Maßnahmen werden die beeinträchtigten Biotopfunktionen von Offenlandlebensräumen gemäß § 15 BNatSchG kompensiert.

So wird eine Teilfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 209, Gemarkung Aubing der Gemeinde Barbing (Ausgleichsfläche 5A) nördlich der Bundesautobahn A 3 am Ostrand des „Eltheimer Hölzl“ angrenzend an neu zu gründenden Wald aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung genommen. Auf der Fläche sollen sich Altgrasflächen durch gelenkte Sukzession d.h. durch Mahd bei Bedarf entwickeln, zusätzlich ist die Pflanzung von Gehölzriegeln vorgesehen. Die Maßnahme wird auf einer Fläche von 0,877 ha realisiert, wobei unter Berücksichtigung der Vorbelastung im autobahnnahen Bereich 0,818 ha als Ausgleich anrechenbar sind.

Des Weiteren werden Flächen im Umfeld der Bundesstraße 15n im Gemeindegebiet Schierling in ihrer Struktur verbessert und hinsichtlich ihrer Nutzung extensiviert (Ersatzmaßnahmen 12E, 13E, 16E – 20E und Maßnahmenkomplexe 14E und 15E). Bei den Maßnahmen 12E, 13E, 16E – 18E (Lage in der Gemarkung Schierling) und den Maßnahmen 19E und 20E (Lage in der Gemarkung Buchhausen) werden mit Pflanzung von Gehölzen und Altgrasentwicklung mit gelenkter Sukzession bzw. Anlage von Extensivgrünland

strukturreiche Offenlandflächen geschaffen. Die Maßnahmenflächen 14.1E – 14.15E und 15.1E – 15.7E der Maßnahmenkomplexe 14E und 15E (Lage in der Gemarkung Schierling) dienen der Extensivierung von Flächen im Überschwemmungsgebiet der Großen Laber bzw. von Flächen außerhalb des Überschwemmungsgebietes im direkt angrenzenden wassersensiblen Bereich der Laberaue. Die Bedeutung des Wiesenbrüteregebietes in der Laberaue wird durch die Extensivierungen gestärkt. Die Maßnahmen werden auf einer Gesamtfläche von ca. 12,4 ha ausgeführt, wobei unter Berücksichtigung von Vorbelastungen ca. 9,9 ha anrechenbar sind.

- Maßnahme 7A „Waldneugründung beim Eltheimer Hölzl“  
Diese Maßnahme dient nicht allein dem Ausgleich von beeinträchtigten Biotopfunktionen sondern auch dem Ausgleich von Waldverlust nach Waldrecht. Die Umnutzung intensiv landwirtschaftlich genutzter Fläche in Wald stellt eine Extensivierung der Bodennutzung dar und verbessert somit die Leistungsfähigkeit des Bodens und des Wasserhaushaltes. Wald mit Bedeutung für den Klimaschutz wird langfristig in seinem Umfang erhalten.
- Maßnahme 10A „Strukturreiche Offenlandfläche östlich des Augrabens“ und Maßnahme 11A „Pflanzung von 45 Bäumen“  
Die Maßnahmen 10A und 11A werden zusätzlich zum ermittelten Kompensationsbedarf bei Straßenbauvorhaben als Ausgleich im Verhältnis 1:1 für Eingriffe in Ausgleichsmaßnahmen der Stadt Regensburg angelegt. Die Maßnahmen dienen somit der Aufrechterhaltung des Kompensationsanspruches gemäß § 15 BNatSchG, der für bereits durchgeführte Baumaßnahmen der Stadt Regensburg entstanden ist.

Die ursprünglich vorgesehene Ausgleichsmaßnahme 6A „Extensivgrünland an der Donau“ und der Ausgleichsmaßnahmenkomplex 4 „Strukturreiche Offenlandflächen nordöstlich Oberisling“ mit insgesamt 4 Einzelmaßnahmen (4.1A bis 4.4A) sind aufgrund der Planänderung entfallen (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses). Stattdessen hat der Vorhabensträger die Ausgleichsmaßnahmen 10A und 11A, die Ersatzmaßnahmen 12E, 13E und 16E bis 20E sowie die Ersatzmaßnahmenkomplex 14E und 15E vorgesehen.

Durch die Anlage und Entwicklung der strukturreichen Offenlandflächen und durch die Waldneugründung sowie der damit einhergehenden Verbesserungen der Boden- und Grundwasserfunktionen im Rahmen der Maßnahmen werden die beeinträchtigten Funktionen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG gleichartig ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen 5A und 7A) bzw. im betroffenen Naturraum

in gleichwertiger Weise wieder hergestellt (Ersatzmaßnahmen 12E, 13E, 16E bis 20E und Maßnahmenkomplexe 14E und 15E).

Wegen der Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Ausführungen zum Naturschutz in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7, insbesondere Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

#### 2.2.3.4 Schutzgut Boden

Zur Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Lebensraum und als Ertragsgrundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind im Wesentlichen folgende Faktoren als relevant anzusehen:

- Flächenumwandlung,
- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche
- Schadstoffeintrag, vor allem infolge einer Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand,
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen, Deponien und Dämmen
- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (u.a. Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

#### Baubedingte Wirkungen

Im Baufeldbereich treten während der Bauphase entlang der Trasse und im Bereich von Brückenbauwerken Beeinträchtigungen des Bodens durch Überschüttung und Verdichtung durch Baufahrzeuge auf. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden können so reduziert werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### Anlagebedingte Wirkungen

Belebter Boden geht bei dem verfahrensgegenständlichen Ausbauvorhaben durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, überwiegend in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Straßenkörpers) verloren bzw. wird durch die Überbauung (neue Böschungen, Bankette) beansprucht. Rückzubauende Verkehrsflächen werden im Gegenzug renaturiert und auf Straßennebenflächen zu Straßenbegleitgrün.

Im Zuge der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von ca. 12,4 ha neu versiegelt, wobei durch Renaturierung bisher versiegelter Verkehrsflächen im Bereich neuer Böschungen und Straßennebenflächen in einem Umfang von ca. 2,8 ha sich eine Nettoneuversiegelung von ca. 9,6 ha ergibt. Im Planungsabschnitt beträgt der Anteil für unbefestigte Flächen (Damm-, Einschnittsböschungen, Mulden, Regenrückhaltebecken ohne gedichtete Bereiche, Ausrundungen, sonstige Nebenflächen, Seitenablagerungen außerhalb versiegelter Bereiche) ca. 45,2 ha.

Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen die Inanspruchnahme eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotenzials dar. Versiegelung, d.h. die Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen der neu zu errichtenden Verkehrsflächen sind deshalb:

- beschleunigter Oberflächenwasserabfluss,
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Durch die Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Die versiegelte Fläche und die Fläche der begleitenden Böschungen, Wege und Nebenanlagen werden darüber hinaus der land- und forstwirtschaftlichen Produktion entzogen. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt die Regulierungs- und Speicherfunktion (z.B. für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Die als besonders eingestufte, biotische Standortfunktion des Bodens, auf dem Biotop in Abhängigkeit von feuchten Standorten bestehen, ist nur kleinflächig betroffen. Boden unter Wald ist randlich am „Eltheimer Hölzl“ betroffen. Zwar wird die Bodenfunktion über die biotische Standortfunktion bei vorhandener Wertigkeit mit erfasst, Versiegelung stellt jedoch einen dauerhaften, vollständigen Verlust dar und umfasst auch die weiteren Bodenfunktionen, z. B. auf bislang unversiegelten Flächen im Trassenbereich der bestehenden Bundesautobahn A 3.



Der Auf- bzw. Abtrag im Bereich des vom Eingriff betroffenen Waldes des „Eltheimer Hölzl“ umfasst über die Versiegelung hinaus eine Fläche im Umfang von ca. 0,3 ha. Flächen mit Bedeutung für Biotop auf feuchten Standorten (biotische Standortfunktion) im Bereich der nassen Böden an Gräben bzw. auf feuchten Standorten des Aubach-/Aufraben-Gewässersystems sind über die Versiegelung hinaus im Umfang von ca. 500 m<sup>2</sup> betroffen.

Im Rahmen der vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen ist eine Aufwertung der Bodenfunktionen auf natürlichen Bodenbildungen durch Extensivierung bzw. Aufgabe der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zu erwarten (vgl. Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.2.3.3.1.2), insbesondere stellen auch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, die u.a. eine Extensivierung landwirtschaftlich genutzter Flächen vorsehen, für den Boden eine deutliche Verbesserung dar. Langfristig wird die Entwicklung eines naturnahen Bodengefüges begünstigt und damit auch die Leistungsfähigkeit des Bodens als Regler, Filter und Puffer verbessert (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses).

Die vorliegende Ausbauplanung orientiert sich am Bestand und vermeidet dadurch erhebliche neue Reliefänderungen. Durch die weitgehende Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers wird die Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen durch das Bauvorhaben minimiert. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden entsiegelt. Für Baustelleneinrichtungen und Baustraßen werden nach Möglichkeit bestehende bzw. geplante Straßenebenenflächen sowie das bestehende Straßen- und Wegenetz vorübergehend in Anspruch genommen. Die während der Bauzeit beanspruchten Waldflächen in einem Umfang von ca. 0,07 ha werden nach Abschluss der Maßnahme wieder aufgeforstet und die in Anspruch genommenen Offenlandflächen (35,693 ha, davon 3,916 ha Biotopflächen; S. 5 Unterlage 19.1.4) werden renaturiert, so dass sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion nicht nachhaltig verloren gehen.

#### Betriebsbedingte Wirkungen

Die an die Straßentrasse angrenzenden Böden können auch durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch den Ausbau entsprechend verbreitert. Als Schadstoffquellen kommen z.B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von - zum Teil verkehrlich hoch belasteten - Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG):

Aufgrund der der Planfeststellungsbehörde allgemein vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse lässt sich somit insgesamt feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse abnimmt (BAST, Heft V 122, 2005 und Bayerisches Landesamt für Umwelt – Umwelt und Verkehr, 2001). Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, entsprechend verbreitert bzw. um die neuen Fahrbahnbreiten verlagert. Prognosen, die unter Berücksichtigung einer Verkehrszunahme in den Jahren 2005 bis 2030 erstellt wurden, ergeben aber, dass aufgrund der in Zukunft verringerten Fahrzeugemissionen und des verbesserten Verkehrsflusses nicht mit vermehrten Schadstoffeinträgen zu rechnen ist. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse.

Beeinträchtigungen des Bodens während des Baubetriebs durch den Baustellenverkehr, das Betanken von Maschinen etc. werden entlang der Trasse und den Baustellenzufahrten nicht ganz auszuschließen sein. Hier sind jedoch weitestgehende Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen vorgesehen.

Nicht übersehen werden darf die beim Betrieb einer Straße immer gegebene potenzielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch

durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen.

Negative Einflüsse auf das Schutzgut Wasser durch den Schadstoffeintrag in den Boden sind aufgrund der nachfolgend unter Ziffer 2.2.3.5 dargelegten Faktoren weitgehend minimiert.

#### 2.2.3.5 Schutzgut Wasser

##### 2.2.3.5.1 Oberflächengewässer

Der veränderte Abfluss von Oberflächenwasser durch die punktuelle Einleitung über neu angelegte Rückhaltebecken mit Absetzbecken führt zu Veränderungen im örtlichen Gewässersystem. Ein Eingriff in festgesetzte Überschwemmungsgebiete findet nicht statt; Retentionsraum geht nicht verloren.

##### Baubedingte Wirkungen

Bei den Arbeiten an den Bauwerken BW 61 (Aubachdurchlass) und BW 63 (Augrabendurchlass) ist eine zeitweise Sperrung des jeweiligen Abflussquerschnittes des betroffenen Oberflächengewässers erforderlich. Das Umleiten der Gewässer über den vorhandenen „Umflutgraben“ bzw. das Umpumpen wird nach Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg durchgeführt, so dass erhebliche negative Auswirkungen auf die beiden Oberflächengewässer nicht zu erwarten sind (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffern 3.4.2 und 3.4.3.).

Bei der Bauausführung selbst werden die Vorschriften zum Schutz der Gewässer (Verhinderung von Schadstoffeinträgen in Grund- und Oberflächenwasser) und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten.

##### Anlagebedingte Wirkungen

Die Erhöhung und Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses infolge der Versiegelung kann zwar zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung führen und Schäden an den für die Straßenentwässerung herangezogenen Vorflutern hervorrufen. Abhilfe wird jedoch geschaffen durch die Anordnung von Regenrückhaltebecken, durch die das Regenwasser gedämpft und gedrosselt in die Vorfluter abgegeben wird. Die in der Planung vorgesehenen Regenrückhaltebecken sind auch ausreichend dimensioniert. Bei einem Anspringen der Notüberläufe der Regenrückhaltebecken kann es zwar zu Ausuferungen und Überschwemmungen des nachfolgenden Vorflut- bzw. Grabensystems kommen. Dabei treten jedoch keine Verhältnisse ein, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen.

### Betriebsbedingte Wirkungen

Während des Betriebs der Bundesautobahn A 3 werden die durch den Fahrzeugverkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Straßenabrieb, Reifenabrieb, Tropfverluste) als Schweb- oder Feststoff vom Niederschlagswasser abtransportiert. Dies bedeutet eine Gefährdung der Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag. Das Risiko für die nachfolgenden Gewässer ist umso größer, je schlechter deren Wasserqualität (also auch Puffer- und Selbstreinigungskraft) und je geringer der Abfluss des Gewässers ist. Abhilfe wird durch die Erstellung ausreichend dimensionierter Kläreinrichtungen (Absetzbecken mit Tauchwänden bzw. Steigrohren, die die Funktion von Tauchwänden übernehmen), in denen die Straßenabflüsse gereinigt werden, geschaffen. Diese Einrichtungen können auch bei Unfällen eventuell auslaufendes Mineralöl und andere wassergefährdende Stoffe zurückhalten, sodass diese gesondert behandelt und beseitigt werden können. Chloride aus der Salzstreuung werden durch die Absetz-, aber auch vor allem durch die Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und verdünnt weitergeleitet.

#### 2.2.3.5.2 Grundwasser

Besondere Aufmerksamkeit ist den bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des geplanten Ausbautvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotenzial zu widmen. Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt zunächst die neu hinzukommende Bodenversiegelung von ca. 12,4 ha. Im Gegenzug werden jedoch auch ca. 2,8 ha entsiegelt, was zu einer Nettoneuversiegelung von ca. 9,6 ha führt.

Der veränderte Abfluss von Oberflächenwasser durch die punktuelle Einleitung über neu angelegte Rückhaltebecken mit Absetzbecken führt zu Veränderungen im örtlichen Gewässersystem. Bezüglich des auf den Böschungsflächen anfallenden Oberflächenwassers ist zu erwarten, dass durch die Ausnutzung der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass eventuell mitgeführte Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge im Boden wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Weg zum Grundwasser verringert.

#### 2.2.3.6 Schutzgut Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfallende Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem LKW-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten

Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr an freier Strecke hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen. Vorliegend ist durch die Erweiterung/Erhöhung der Lärmschutzwälle und -wände sowie Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen mit einer stärkeren Konzentration im direkten Umfeld der Bundesautobahn A 3 zu rechnen, wobei sich hinter diesen Lärmschutzkonstruktionen die Schadstoffbelastung vermindern wird.

Die vom Vorhabensträger vorgelegte Abschätzung der Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe (Band 4: Unterlage 17.2) hat ergeben, dass alle Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden (vgl. im Einzelnen die Ausführungen zu vorstehenden Ziffern 2.2.2.6 und 2.2.3.1.1).

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethode" gefordert, sodass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die vorgenommenen Betrachtungen etwaiger Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft korrelieren zwangsläufig mit Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter, wie z.B. Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Diese Schutzgüter werden hinsichtlich des denkbaren Beeinträchtigungspotenzials durch Luftschadstoffe an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beurteilt. Insoweit wird in diesem Teil hierauf Bezug genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zwar zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe führt, die Grenzwerte der 39. BImSchV aber eingehalten werden, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft auszugehen ist. Zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen können auch die in der Planung vorgesehenen

Straßenbepflanzungen und Seitendeponien sowie die vorhabensbedingte Verflüssigung des Verkehrs beitragen.

#### 2.2.3.7 Schutzgut Klima

Eine Veränderung des (globalen) Klimas infolge der Auswirkungen des Straßenverkehrs durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht quantifizierbar, hier jedoch wegen eines annähernd gleich bleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Zwar mag die Schadstoffmenge, die von dem auf dem Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittiert wird, mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, dies ist jedoch nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuordenbar. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Innerhalb des Plangebietes ergeben sich geländeklimatische Auswirkungen durch den hohen Anteil bebauter Flächen im Stadtgebiet Regensburg sowie in Neutraubling und Barbing. Durch die Bebauung kommt es zu Windabschwächungen, geringeren Luftfeuchten, höheren Temperaturen bzw. Ausbildungen von Wärmeinseln infolge stark anthropogen beeinflusster Strahlungs- und Wärmehaushalte sowie zu erhöhten Luftverunreinigungen. Insbesondere im Sommer treten Warmluftströmungen auf, die sich mit Schadstoffen im Bereich der Verkehrs-, Gewerbe- bzw. Siedlungsflächen anreichern, und sich zur Donau nach Norden hin erstrecken. Nachts fließt wiederum generell Kaltluft von landwirtschaftlich genutzten Flächen (südlich der Bundesautobahn und im Osten des Plangebietes) nach. Die Strömungen fördern einen klimatischen Ausgleich. Im Umfeld der Autobahntrasse besitzen Gehölzbestände auf Straßenböschungen eine generelle, lokale bioklimatisch wirksame Funktion gegenüber verkehrsbedingten Luftverunreinigungen durch Deposition, Sedimentation und Gasaustausch.

Im unmittelbaren Straßenumfeld können kleinräumige und überwiegend vorübergehende Änderungen und Störungen des Kleinklimas durch den Verlust von Straßenbegleitgehölzen und offenen Straßenböschungen sowie durch Überbauung und Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen auftreten. Die Überbauung und Versiegelung von Offenlandflächen verringert zwar die Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich, allerdings wird durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (9.5G) in einem Umfang von rund 6,2 ha dem Erhalt der Offenlandfunktion für den Klimaschutz nicht entgegengewirkt. Ebenso wird die Funktion der Straßenbegleitgehölze hinsichtlich ihrer lokalklimatischen,

abschirmenden Wirkung für angrenzende Lebensräume, da sie der Deposition und Sedimentation von Schadstoffen an Straßen dienen, durch die geplanten Neuanpflanzungen mittelfristig wieder hergestellt. Der vorübergehende Verlust von Straßenbegleitgehölzen bedingt daher keine nachhaltigen Beeinträchtigungen der kleinklimatischen Verhältnisse.

Im Verhältnis zu den angrenzenden, unversiegelten und damit zu keinen Wärmebelastungen führenden Straßennebenflächen (Damm-, Einschnittsböschungen, Mulden und sonstige Nebenflächen) sowie den daran anschließenden Offenland- und Grünflächen wird die durch die Fahrbahnverbreiterung zusätzlich versiegelte Fläche nicht wesentlich zur Erhöhung der Wärmebelastung beitragen und sich somit nicht wesentlich auf das Kleinklima auswirken.

Durch die erforderlichen Lärmschutzbauwerke wird die Behinderung des Kaltluftabflusses durch die Bundesautobahn A 3 verstärkt. Insgesamt werden Bereiche mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion und Bezug zu Siedlungsgebieten durch das Ausbauvorhaben jedoch nicht erheblich stärker beeinträchtigt als bisher.

#### 2.2.3.8 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild wird in Form visueller Beeinträchtigungen durch Zerschneidungs- und Trennwirkungen, durch technische Bauwerke und durch Eingriffe in das Landschaftsrelief beeinträchtigt. Allerdings ist der trassennahe Bereich der Bundesautobahn A 3 bereits durch die bestehende Trasse stark vorgeprägt. Demnach handelt es sich um einen visuell vorbelasteten Bereich.

Die Rodung bestehender Straßenbegleitgehölze bedingt den vorübergehenden Verlust von Straßenbegleitgrün. Strukturelemente mit Funktion für die optische Abschirmung bzw. für die Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild gehen somit vorübergehend verloren. Nach Fertigstellung der Trasse werden auf den neu zu gestaltenden Böschungen der Trasse bzw. der angepassten Lärmschutzanlagen wieder Straßenbegleitgehölze gepflanzt, so dass zeitversetzt eine Einbindung in das Landschaftsbild wirksam wird. Die Funktionen werden wiederhergestellt.

Für die in das Untersuchungsgebiet reichenden Waldflächen mit Bedeutung für das Landschaftsbild ist autobahnnah eine Inanspruchnahme gegeben. Insgesamt wird Wald in einem Umfang von ca. 0,3 ha gerodet. Der Eingriff wird durch eine flächengleiche Waldneugründung ausgeglichen. Dem Erhalt der Waldfunktionen für das Landschaftsbild und somit der Sicherung des Waldes gemäß BayWaldG wird somit Rechnung getragen.

#### 2.2.3.9 Schutzgut Kulturgüter

Eine Betroffenheit von Bau- und Kunstdenkmälern ist vorliegend nicht gegeben.

Bodendenkmäler sind Hinterlassenschaften von Menschen, vor allem aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit und sind einzigartige Zeugnisse der bayerischen Landesgeschichte. Unter diesen Hinterlassenschaften versteht man nicht nur die Funde (Werkzeug, Geräte, Behältnisse, Bekleidung, Trachtzubehör etc.), die aus unterschiedlichsten Materialien hergestellt sein können, sondern auch die im Boden meist direkt unter dem Humushorizont erkennbaren und erhaltenen Gruben, Gräben, Gräber, Mauern oder auch Schichtpakete (Siedlungsschichten) etc. Funde und im Boden erhaltene auf den Menschen zurückgehende bauliche Veränderungen geben damit direkt ein Zeugnis über Siedlungsform, Bestattungsbrauch und Wirtschaftsgrundlage ab. Indirekt sind auch Rückschlüsse auf Gesellschaftsform und religiöse Vorstellungen möglich.

Im Planungsraum sind nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege 17 Bodendenkmäler und 4 Verdachtsflächen für Bodendenkmäler bekannt (vgl. vorstehende Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.9). Im Bereich der bekannten Bodendenkmäler werden die Auflagen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege beachtet (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 ff. dieses Beschlusses). Funde außerhalb dieser Bereiche werden unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Stadt Regensburg bzw. Landratsamt Regensburg) gemeldet (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3.5 dieses Beschlusses).

#### 2.2.3.10 Wechselwirkungen

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen und Tiere (Wechselbeziehungen). Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselbeziehungen) wurden direkt oder indirekt bereits oben im Rahmen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter beschrieben.

#### 2.2.3.11 Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind (§ 6 Abs. 4 Nr. 3 UVPG)

Bei der Erstellung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeit auf Grundlage der technischen Planung und der Fachbeiträge im Vollzug der Umweltfachgesetze sind keine Unsicherheiten aufgetreten, infolge derer sich durch andere methodische Bearbeitung eine erheblich andere Beurteilung der Umweltverträglichkeit ergeben würde.



## 2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen gemäß Nr. 0.6.1.2 Abs. 3 UVPVwV nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08. Juni 1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel", "hoch" und "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 17 S. 2 FStrG).

### 2.3.1 Schutzgut Mensch

Die in vorstehender Ziffer 2.2.3.1 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich erscheinen.

#### 2.3.1.1 Lärmauswirkungen

Aufgrund der von ihnen ausgehenden Störwirkung sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, als erheblich anzusehen. Die Entstehung von Lärm in unserer Umwelt kann jedoch grundsätzlich nicht gänzlich vermieden werden.

Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher hinzunehmen sind.

In Beiblatt 1 zur DIN 18 005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhalten.

Zielwerte zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. AllMBI. 16/1988, S. 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

<b>Nutzungen</b>	<b>Tag/Nacht</b>
- reine Wohngebiete	50 dB(A)/40 dB(A)
- allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)/45 dB(A)
- Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen	55 dB(A)
- besondere Wohngebiete	60 dB(A)/45 dB(A)
- Dorfgebiete und Mischgebiete	60 dB(A)/50 dB(A)
- Kerngebiete und Gewerbegebiete	65 dB(A)/55 dB(A)
- sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 dB(A)/35 dB(A) bis bis 65 dB(A)/65 dB(A)

Tabelle 16: Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005

Der Gesetzgeber hat in § 2 der 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche festgelegt. Diese sollen grundsätzlich durch das Bauvorhaben nicht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV betragen:

<b>Nutzungen</b>	<b>Tag/Nacht</b>
- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)/47 dB(A)
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)/49 dB(A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)/54 dB(A)
- in Gewerbegebieten	69 dB(A)/59 dB(A)

Tabelle 17: Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV

Soweit diese Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Schallschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbaren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden bzw. inwieweit die Gesamtlärsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde z.B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmgrenzwert

von 69 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06. Februar 1986, Az. III ZR 96/84, BayVBl. 1986, S. 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17. April 1986, Az. III ZR 202/84, DVBl. 1986, S. 998) und bei einem Wert von 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht in einem Mischgebiet (BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21. Mai 1997, Az. VII K 7705/95, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen laut BMVBS-Schreiben vom 25. Juni 2010, Az. StB 13/7144.2/01/1206434:

<b>Nutzungen</b>	<b>Tag/Nacht</b>
- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	67 dB(A)/57 dB(A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	69 dB(A)/59 dB(A)
- in Gewerbegebieten	72 dB(A)/62 dB(A)

Tabelle 18: Zumutbarkeitsschwelle für eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 12 UVPG bezüglich der künftigen Lärmsituation wie folgt bewerten:

- a) Mittlere Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18 005 (Nachtwerte)
- b) Hohe Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV
- c) Sehr hohe Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens ohne Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen stellt sich demnach wie folgt dar (Anmerkung: zur besseren Nachvollziehbarkeit erfolgt für das Stadtgebiet Regensburg die Bezeichnung der betroffenen Stadtteile abweichend von der amtlichen Bezeichnung der Stadtbezirke entsprechend den Angaben in den festgestellten Planunterlagen in Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 17 bis 3T und 4):

Sowohl im Stadtgebiet von Regensburg mit den Stadtteilen Ziegetsdorf, Neuprüll, Graß, St. Vincent/Kasernenviertel, Burgweinting und Irl sowie der Universität und dem Universitätsklinikum, wie auch im Stadtgebiet von Neutraubling und den Ortsbereichen Pentling-Siedlung und Barbing liegen Pegelüberschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV vor. Die Grenzwerte werden dabei um bis zu 13 dB(A) am Tag und bis zu 19 dB(A) in der Nacht überschritten. Darüber hinaus werden an der am nächsten zur Bundesautobahn A 3 gelegenen Bebauung in den Stadtteilen Ziegetsdorf, Neuprüll, Burgweinting, im Bereich der Universität und des Universitätsklinikums sowie in den Ortsbereichen Pentling-Siedlung und Barbing die auf höchstrichterlicher Rechtsprechung beruhenden Schwellenwerte, bei der eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, überschritten. Diese Schwellenwerte werden um bis zu 5 dB(A) am Tag und bis zu 11 dB(A) in der Nacht überschritten. Es liegt somit eine hohe bis sehr hohe Beeinträchtigung vor. Die genaue Lage dieser Immissionsorte und die exakte Höhe der einzelnen Überschreitungen ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen).

Mit Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form eines lärmindernden Fahrbahnbelages sowie von Lärmschutzwänden, Lärmschutzwällen und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen können im Bereich des Stadtteils Irl der Stadt Regensburg und dem Ortsbereich Barbing die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV insgesamt eingehalten werden. Allerdings liegen weiterhin Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 vor, so dass in diesen Bereichen von einer mittleren Beeinträchtigung gesprochen werden kann.

In den Stadtteilen Neuprüll, Graß, St. Vincent/Kasernenviertel und Burgweinting der Stadt Regensburg und den Ortsbereichen Pentling-Siedlung und dem Stadtgebiet Neutraubling können zwar die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag nicht aber in der Nacht eingehalten werden. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht werden dabei um bis zu 6 dB(A) überschritten. Für die genannten Bereiche ist daher von einer mittleren bis hohen Beeinträchtigung auszugehen.

Trotz Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die bereits eine z.T. deutliche Verbesserung der Lärmsituation gegenüber dem Prognose Nullfall um bis zu 16 dB(A) bewirken, werden

- in den Stadtteilen Ziegetsdorf (Hadamarstraße, Merkurstraße) und Universität/Universitätsklinikum, wenn auch nur an jeweils 4 Anwesen die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag um bis zu 11 dB(A) (Ziegetsdorf) und bis zu 5 dB(A) (Universität/Universitätsklinikum) überschritten. Darüber hinaus liegt im Stadtteil Ziegetsdorf an 128 Anwesen und im Bereich des Stadtteils Universität/Universitätsklinikum an 13 Immissionsorten eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht um bis zu 11 dB(A) bzw. 5 dB(A) vor. Zusätzlich wird im Stadtteil Ziegetsdorf an 2 Anwesen und im Bereich des Universitätsklinikums – unabhängig von der tatsächlichen Nutzung in diesem Zeitraum - an einem Immissionsort der für die Nacht zulässige Orientierungswerte der DIN 18005 um bis zu 3 dB(A) bzw. 1 dB(A) überschritten.
- Im Bereich des Ortsteils Barbing-Unterheising an 1 bzw. 2 Gebäuden die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag bzw. in der Nacht um 1 dB(A) bzw. 2 dB(A) sowie an 1 Anwesen der Schwellenwert für eine etwaige gesundheitliche Gefährdung in der Nacht um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Insgesamt gesehen kann somit für die genannten Bereiche von einer hohen Beeinträchtigung ausgegangen werden.

Die Lärmauswirkungen der Bundesautobahn A 3 werden trotz der im Ausbauabschnitt prognostizierten Verkehrserhöhung um bis zu 18 % durch den Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelags insgesamt um -5 dB(A) deutlich vermindert. Die prognostizierte Verkehrszunahme fällt demgegenüber kaum ins Gewicht (beispielsweise ist bei einer Verdoppelung des Verkehrs eine Lärmerhöhung um rund 3 dB(A) anzusetzen). Projektbedingte zusätzliche Lärmauswirkungen, die über die bestehende Lärmwirkung der Bundesautobahn A 3 hinausgehen, sind daher nicht zu erwarten. Die vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, wobei die aktiven Lärmschutzmaßnahmen bereits eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation zum Prognosenullfall (ohne zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen) bewirken werden (bis zu -8 dB(A) am Tag und bis zu -11 dB(A) in der Nacht), werden zu einer Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV zur Lärmvorsorge führen. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Bundesautobahn A 3 sowie der vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen kommt den vorhabensbedingten Lärmauswirkungen somit insgesamt ein mittleres Gewicht zu.

#### 2.3.1.2 Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, d.h., wenn die

lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet. Bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoffhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 S. 2 BImSchG).

Aus den Planunterlagen (vgl. Unterlage 11.3) ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Untersuchungsraum in sämtlichen Siedlungsbereichen, d.h. in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, nicht bzw. nicht über das zulässige Maß hinaus überschritten werden. Allerdings wird sich die Gesamtbelastung nach dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 gegenüber der Belastung vor dem Ausbau erhöhen, wobei die Belastung immer noch unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV bleiben wird. Nach alledem kann die Beeinträchtigung durch die Schadstoffhöhung als mittel betrachtet werden.

#### 2.3.1.3 Verschattung

Insbesondere im Bereich der Ortsteile Ziegetsdorf und Neuprüll der Stadt Regensburg macht die große Nähe von Wohnbebauung zur Autobahn einerseits und die maximale Höhe von bis zu 14 Metern der Lärmschutzanlagen andererseits Aussagen zur Verschattung der Gebäude und Gärten durch die Lärmschutzanlage notwendig, da zwischen dem Wohlbefinden der Menschen und der Einwirkzeit direkter Sonnenstrahlung ein bewiesener Zusammenhang besteht. Ein verbindlicher Anspruch auf eine mögliche Besonnung ist in Deutschland zwar nicht festgeschrieben, doch wurde vom Büro Möhler + Partner, das im Auftrag des Vorhabensträgers eine Untersuchung zur Verschattung erarbeitet hat, eine minimale Sonnenscheindauer für Innenräume am 17. Januar von einer Stunde in der Fenstermitte der Beurteilung zugrunde gelegt.

Die Auswirkungen der Verschattung wurden exemplarisch an den nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Anwesen „Am Zieget 8“ und „Neuprüll 15I“ ermittelt. Wohngebäude südlich der Bundesautobahn A 3 wurden nicht untersucht, da sich hier die Problematik wegen der umgekehrten Himmelsrichtung nicht stellt.

Ergebnis der Untersuchungen ist, dass für das Gebäude „Am Zieget 8“, das ca. 20 m nördlich der geplanten und bis zu 14 m hohen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination steht, bei Berücksichtigung einer transparenten Ausführung der

Lärmschutzwand im Bereich der oberen vier Meter die Besonnung auf das Jahr betrachtet um 3,63 % und in den Wintermonaten (November bis Januar) um 12,18 % abnimmt.

Im Bereich des Anwesens „Neuprüll 15I“, das einen Abstand von rund 75 m zur bis zu 10 m hohen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination aufweist wird die Besonnung bei Berücksichtigung einer transparenten Ausführung der Lärmschutzwand im Bereich der oberen zwei Meter auf das Jahr betrachtet um 3,95 % und in den Wintermonaten um 18,71 % abnehmen.

Insgesamt werden nur wenige Häuser an ihrer Südfassade von einer Verschattung durch die geplanten Lärmschutzwände betroffen. Da dies immer nur Teilbereiche der Fassaden betrifft und sich für die übrigen Fassadenseiten und große Teile der Gärten keine Änderung gegenüber dem bestehenden Zustand ergeben wird, werden die verbleibenden Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Menschen daher insgesamt als mittel eingestuft.

#### 2.3.1.4 Visuelle Beeinträchtigungen

Die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwälle, -wände bzw. Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wirkt ambivalent. Sie führt einerseits zu optischen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes der Siedlungsgebiete entlang der Bundesautobahn A 3 und unterbricht vorhandene Sichtbeziehungen. Andererseits entfallen zukünftig dadurch aber auch die durch die hohe Verkehrsbelastung erzeugten visuellen Störreize und die damit einher gehende optische Beunruhigung im Bereich dieser Lärmschutzanlagen.

Das Beseitigen des abschnittsweise vorhandenen Straßenbegleitgrüns wirkt sich optisch negativ auf die in der Nähe liegenden Siedlungen aus. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch nur vorübergehender Natur. Nach absehbarer Zeit sorgen die neu gepflanzten Gehölze wieder für eine landschaftsgerechte Einbindung der Autobahntrasse, so dass insgesamt von einer mittleren Beeinträchtigung auszugehen ist.

#### 2.3.1.5 Freizeit und Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben infolge von Lärm- und Schadstoffemissionen im Freizeit- und Erholungsbereich ist Folgendes festzustellen:

Im straßennahen Bereich der bestehenden Bundesautobahn A 3 sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung unattraktiv. Durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 wird die Situation nicht erheblich verändert. Die siedlungsnahe Naherholung wird durch das Vorhaben

nur für absehbare Zeit in geringem Maß beeinträchtigt. Die in mehreren Streckenbereichen anfänglich gegebene Einsehbarkeit der Bundesautobahn A 3 auf die Ferne wird sich innerhalb von wenigen Jahren, wenn das neu gepflanzte Straßenbegleitgrün wieder für eine optische Abschirmung der Autobahntrasse sorgt, wieder deutlich verringern und dann keine spürbaren Auswirkungen auf die Naherholungseignung des Umfeldes der Bundesautobahn A 3 mehr haben. Die geplanten Lärmschutzvorkehrungen führen durch die einher gehende Immissionsminderung und optische Abschirmung tendenziell sogar zu einer Steigerung der Attraktivität der im Umfeld der Bundesautobahn A 3 liegenden Freiflächen für Erholungszwecke. Die durch die vorhandene Autobahntrasse bereits gegebene Trennung der Freiflächen südlich und nördlich der Bundesautobahn A 3 wird im Zuge des Ausbaus nicht merklich verstärkt; die Durchlässigkeit der Bundesautobahn A 3 bleibt durch die Aufrechterhaltung aller querenden Straßen- und Wegeverbindungen erhalten.

Bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen auf den Menschen sind auch die Beeinträchtigungen des kulturellen Erbes zu bewerten. Dies ist als Teil der Erholungsfunktion zu betrachten, allerdings insoweit auch nur relevant, als es für den Menschen sichtbar und erlebbar ist, was vor allem für Bau- und Bodendenkmäler gilt. Nach den Planunterlagen ist davon auszugehen, dass Baudenkmäler nicht betroffen sind und die Eingriffe auf die bekannten Bodendenkmäler und die Verdachtsflächen für Bodendenkmäler auf den trassennahen Bereich beschränkt bleiben und ihr Umfang sehr gering ist. Für eventuell auftretende Funde treffen die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 3.1 bis 3.5 dieses Beschlusses die notwendigen Vorkehrungen.

Die im Rahmen der Baudurchführung eintretenden Einschränkungen bzw. Unterbrechungen von Wegeverbindungen bestehen nur für einen begrenzten Zeitraum, ebenso die zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Immissionen und visuelle Einflüsse aus dem Baubetrieb. Diese zeitweisen Zusatzimmissionen mindern zudem im Hinblick auf die gegebene Immissionsbelastung durch starken Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 die Erholungseignung der autobahnnahen Freiflächen kaum noch weiter.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch werden im Teilbereich Erholung deshalb als mittlere Beeinträchtigungen angesehen.

Die genannten und bewerteten Aspekte des Vorhabens im Bereich Freizeit und Erholung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseignung des in Betracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der



Landschaftsräume notwendig. Deshalb wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses verwiesen.

#### 2.3.1.6 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen als Nutzer land- und forstwirtschaftlicher Flächen werden beim Schutzgut Boden bewertet. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses wird deshalb verwiesen.

#### 2.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

In Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind nur mittlere, aber keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen gegeben. Durch die Lage neben der Autobahn innerhalb der Beeinträchtigungszone mit hoher Lärmbelastung ist der Wert dieser Lebensräume bereits heute schon herabgesetzt. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 5: Unterlage 19.1.3T) wurde nachgewiesen, dass die durch das Bauvorhaben ausgelösten artenschutzrechtlichen Konflikte durch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen vermieden bzw. ausgeglichen werden können. Für die Zauneidechse und die Schlingnatter sind aber Verbotstatbestände zu erwarten. Durch in Bezug auf die Reptilien vorgezogene strukturverbessernde Maßnahmen auf Flächen, die einen räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsbereich aufweisen (CEF-Maßnahme 3 A<sub>CEF</sub>) werden aber die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme für diese beiden Arten geschaffen, da mit Errichtung dieser Ausweichlebensräume sowohl der Lebensraum im räumlich-funktionalen Zusammenhang sowie der Erhaltungszustand der Populationen der Zauneidechse und der Schlingnatter gesichert werden kann.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen betreffend ist ein dauerhafter Eingriff in Biotopflächen durch Versiegelung und Überbauung in einem Umfang von rund 5,67 ha naturnaher Hecken, Gehölze und mesophilen Gebüschern sowie rund 0,06 ha Gehölzen, Gebüschern, Stauden und Röhricht auf feuchten Standorten erforderlich. Gemäß der Eingriffsbilanzierung im landschaftspflegerischen Begleitplan entsteht ein Ausgleichsbedarf von rund 4,70 ha für die Beeinträchtigung der Biotopausstattung. Ergänzend ergibt sich ein weiterer Ausgleichsbedarf für die Versiegelung und Überbauung von Flächen im Straßenbegleitgrün, von Grünflächen, von landwirtschaftlicher Flur (Raine, Säume, Gräben, Gehölze ohne Biotopstatus) sowie einer Ausgleichsfläche der Stadt Regensburg von rund 3,91 ha. Eine Kompensation dieser Eingriffe ist durch die Anlage strukturreicher Offenlandschaft bzw. extensiver Nutzung bisher intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen (Maßnahmen 5 A, 12 E, 13 E, Maßnahmenkomplexe 14 E und 15 E sowie Maßnahmen 16 E bis 20 E) möglich. Wie bereits oben ausgeführt, sind durch die geplanten

Lärmvorsorgemaßnahmen, insbesondere die Aufbringung eines lärmindernden Belags, auch keine zusätzlichen Lärmwirkungen anzunehmen. Die Zunahme von Luftschadstoffen durch die projektbedingte Verkehrserhöhung um 12 % bis 18 % ist ebenfalls gering und damit für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen nicht wesentlich. Auch optische Wirkungen sind für Tiere nicht relevant, da an der Bundesautobahn A 3 eine sehr hohe Vorbelastung besteht und die Verkehrszunahme um rund 12 % bis 18 % demgegenüber gering ist. Die Verschattungswirkung der Lärmschutzanlagen auf der Südseite der Bundesautobahn A 3 wirkt sich in auf die Fahrbahn aus. Nordseitig der Bundesautobahn A 3 sind bei der Erhöhung bereits vorhandener Lärmschutzeinrichtungen bzw. der Errichtung neuer Lärmschutzanlagen Gehölzbestände im Straßenbegleitgrün und landwirtschaftliche Flächen betroffen. Aufgrund der bestehenden hohen Trenn- und Barrierewirkung der stark befahrenen Bundesautobahn A 3 sind durch die geringe Verkehrszunahme um 12 % bis 18 % keine zusätzlichen relevanten Trenn- und Barriereeffekte gegeben. Durch die Nachrüstung der Entwässerung wird die Vorreinigung des Straßenwassers verbessert, so dass die bestehende Situation für Tiere und Pflanzen insgesamt verbessert wird.

Bei der Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich, dass die Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen bzw. unveränderten Erhaltungszustand verbleiben.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden daher insgesamt als mittel eingestuft.

### 2.3.3 Schutzgut Boden

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es u.a., schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 S. 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die BBodSchV Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest.

Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorzurufen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen

Funktion des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort "für Verkehr" genannt.

Die Bewertung der unter vorstehender Ziffer 2.2.3.4 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung zu orientieren.

Um die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 12 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, d.h. Speicher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum. Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als land- und forstwirtschaftliche Produktion in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen Bodentypen erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb des Trassenbereiches nicht mehr wahrgenommen werden können. Betroffen hiervon sind vor allem basenarme, sandige Braunerden. Der Verlust dieser Funktionen über weite Strecken des Streckenabschnittes ist daher als sehr hoch zu bewerten.

Die Versiegelung stellt sich auch im Übrigen als gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und -grundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Aufgrund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit der Baumaßnahme verbundene Nettoneuversiegelung von ca. 9,6 ha (9,572 ha) als hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu werten.

Bauzeitlich unterliegt der Boden in den Bereichen, in denen eine vorübergehende Inanspruchnahme (z.B. für Baustelleneinrichtungen und das Baufeld) vorgesehen ist,

weiteren unmittelbaren Belastungen, denen angesichts der durchzuführenden Rekultivierungsmaßnahmen im Ergebnis mittleres Gewicht zukommt.

Durch die geplante Baumaßnahme erfolgen aber auch Flächenumwandlungen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen in den Randbereichen neu aufbauen werden. Dabei ist nicht davon auszugehen, dass die Lebensraumfunktionen in allen Bereichen wieder in der bestehenden Form hergestellt werden können. Insbesondere ist bei vorübergehender Flächeninanspruchnahme trotz Rekultivierung nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wieder aufleben. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer hohen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen.

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Trassennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach den vorliegenden und in vorstehender Ziffer 2.2.3.4 dieses Beschlusses näher beschriebenen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand, etwa auf einem Geländestreifen von ca. 10 m beiderseits der Fahrbantrasse, konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei die entsprechende Vorbelastung durch die bestehende Bundesautobahn A 3 zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10 m-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als (sehr) hoch anzusehen sind, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Für die Böden südlich der Donau und somit entlang des Verlaufs der Bundesautobahn A 3 ist nach Aussage des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg von einer für die landwirtschaftliche Nutzung als sehr günstig zu bewertenden Ertragsfunktion auszugehen. Vorhabensbedingten Eingriffen in die ackerbaulich genutzten Flächen kommt daher ein überwiegend hohes bis sehr hohes Gewicht zu.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wurde bereits vorstehend ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von etwa bis zu 10 m vom Fahrbahnrand aufgrund

bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen. Soweit landwirtschaftliche Betriebsflächen nach Verwirklichung der Maßnahme in diesem Bereich noch vorhanden sind, wird eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion in diesem Bereich für möglich gehalten und als hoch bewertet.

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind indes nicht zu erwarten. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen liegen, bedingt durch Böschungs- und Einschnittsflächen sowie durch entlang der Trasse verlaufende Lärmschutzanlagen in der Regel ohnehin außerhalb des genannten 10 m-Bereiches. Soweit in Einzelfällen noch innerhalb dieses 10 m-Bereiches landwirtschaftliche Bodennutzung betrieben werden sollte, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung zu gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden könnten. Hinzu kommt, dass in den unter vorstehender Ziffer 2.2.3.4 dieses Beschlusses erwähnten Untersuchungen zufolge der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch eine nur untergeordnete Rolle spielt, auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch eine Aufnahme von Schadstoffen sogar noch unwahrscheinlicher ist. Schädliche Bodenveränderungen i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind somit nach derzeitigem Erkenntnisstand insoweit nicht zu erwarten und daher als unerheblich zu bewerten.

#### 2.3.4 Schutzgut Wasser

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes, des Bayerischen Wassergesetzes sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zu Grunde zu legen. Insbesondere sind hierbei folgende Bestimmungen zu beachten:

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 5 Abs. 1 WHG).

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist,

wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i.V.m. Art. 34 BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG i.V.m. Art. 31 Abs. 2 BayWG), in denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen, Handlungs- und Duldungspflichten festgelegt werden können, § 52 WHG.

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen (§ 67 Abs. 1 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere der Genehmigungsvorbehalt gemäß § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG sowie die Regelungen des § 78 WHG i.V.m. Art. 46 BayWG.

Die mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

#### 2.3.4.1 Oberflächengewässer

Das auf der Fahrbahn anfallende belastete Oberflächenwasser wird gesammelt und über die vorgesehenen Regenrückhalte- und Absetzbecken den Vorflutern zugeleitet. Durch diese Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt aufgrund der Selbstreinigungskraft der Vorfluter wird der Gefahr einer Verschmutzung vorgebeugt, sodass die jedenfalls denkbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Oberflächengewässer in qualitativer Hinsicht allenfalls als mittel zu bewerten sind. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass in diesem Abschnitt nun erstmals Abwassereinrichtungen geschaffen werden, die dem derzeitigen Stand der Technik

entsprechen. Positiv schlägt weiterhin zu Buche, dass den Regenrückhaltebecken im Hinblick auf Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen eine nicht zu gering einzuschätzende Pufferwirkung zukommt. Vorstehende Bewertung gilt daher auch im Hinblick auf die durch zusätzliche Versiegelung veränderten Abflussverhältnisse und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Vorfluter sowie die diesen zufließenden Gräben. Etwaigen hydraulischen Problemen im Hinblick auf den Drosselabfluss der Regenrückhaltebecken wird durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffern 3.1.1 und 3.3 wirksam begegnet, so dass die zu erwartenden Auswirkungen auch in hydraulischer Hinsicht als mittel einzustufen sind.

#### 2.3.4.2 Grundwasser

Wasserschutzgebiete sind durch das Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Negative Einflüsse auf das Grundwasser durch Versiegelung von ca. 9,6 ha Fläche sind insofern möglich, als hierdurch die Grundwasserneubildung verhindert wird. Durch die Versiegelung geht Fläche für die Versickerung verloren; Flächen mit besonderer Bedeutung für die Grundwasserneubildung sind jedoch nicht betroffen.

Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) für das Grundwasser werden durch die Anlage von neuen Absetz- und Regenrückhaltebecken mit Abscheideanlagen im Vergleich zur bestehenden Situation erheblich gemindert. Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser durch die in der Planung vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken deutlich reduzieren, weil durch die Behandlung des gesammelten Fahrbahnwassers die Belastung der Vorfluter im Vergleich zur bestehenden Situation verringert und auch die mögliche Versickerung belasteter Straßenabwasser in das Grundwasser künftig vermieden wird. Es ist daher von einer mittleren Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser auszugehen.

#### 2.3.5 Schutzgut Luft

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete, so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als

gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV bzw. der Orientierungswerte TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich (vgl. vorstehende Ziffer 2.2.3.6 dieses Beschlusses). Die Errichtung der Lärmschutzwände führt zu einer Unterbrechung von Luftbewegungen im Nahbereich der Bundesautobahn bei Schwachwindlagen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft werden daher - unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. vorstehende Ziffern 2.2.3.1.1 - Luftinhaltsstoffe und 2.2.3.4 dieses Beschlusses) - als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 S. 2 BImSchG). Da die unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich eine mittlere Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung (vgl. auch vorstehende Ziffer 2.3.1.2).

#### 2.3.6 Schutzgut Klima

Für die Bewertung der unter vorstehender Ziffer 2.2.3.7 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung muss sich daher - soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind - auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Umfeld der geplanten Straße. Großräumige Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erwarten bzw. nicht dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben zuzurechnen und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung.

Als erheblich im Sinne des UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Trassenbereich zu bezeichnen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer bzw. größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt dabei mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung landwirtschaftlicher Flächen in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können. Da durch die vorhandene Bundesautobahn A 3 bereits erhebliche Vorbelastungen bestehen, kommt es jedoch durch den 6-streifigen Ausbau in diesem Bereich zu



keinen allzu weit gehenden Beeinträchtigungen des Lokalklimas. Die Beeinträchtigung ist daher als mittel einzustufen.

### 2.3.7 Schutzgut Landschaft

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist festzuhalten, dass die gegebene Höhenlage der Bundesautobahn A 3 weitgehend unverändert bleibt und Reliefveränderungen oder Zerschneidungen der Landschaft nicht in mehr als vernachlässigbarem Umfang auftreten. Es sind allerdings optische Störungen des Landschaftsbildes mit der Verbreiterung der Autobahn und der Errichtung der geplanten Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen verbunden. Zusätzlich zu den bereits vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bundesautobahn A 3 wird die Errichtung der auf der Nordseite der Bundesautobahn A 3 bis zu 14,00 m hohen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen (Lärmschutzwandhöhen bis max. 8,00 m) auf einer Länge von insgesamt rund 5,6 Kilometern sowie der auf der Südseite der Bundesautobahn A 3 bis zu 11,00 m hohen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen (Lärmschutzwandhöhen bis max. 9,50 m) auf einer Länge von rund 2,9 km erhebliche Auswirkungen auf die Stadt- bzw. Ortsbilder der im Ausbaubereich gelegenen Siedlungsbereiche haben. Die Planung versucht diesen negativen Veränderungen der Stadt- und Ortsbilder durch Pflanzung von Gehölzgruppen und Einzelbäumen entlang der Rückseiten der Lärmschutzanlagen und deren abschnittsweise Begrünung mit Kletterpflanzen entgegenzutreten. Sowohl für die Anlieger als auch die Autofahrer wird das Sichtfeld deutlich eingengt werden, da die Lärmschutzwände eine Sichtbarriere darstellen.

In mehreren Teilbereichen dazwischen wird der Autobahnkörper bedingt durch die exponierten Lage der Bundesautobahn A 3 und die Beseitigung von vorhandenem Straßenbegleitgrün zumindest direkt nach erfolgtem Ausbau auch aus einiger Entfernung deutlich optisch wahrnehmbar sein. Der Verlust von Straßenbegleitgrün ist allerdings nur vorübergehender Natur, da auf den entstehenden Straßennebenflächen beinahe durchgängig wieder Gehölzanpflanzungen erfolgen und diese nach entsprechender Aufwuchszeit für eine adäquate Einbindung der Autobahn in die Landschaft sorgen. Der betroffene Landschaftsraum ist schon jetzt teilweise durch menschliche Bautätigkeiten überprägt.

Die Landschaft im Plangebiet ist durch Siedlungen, Gewerbebauten, Straßen und technische Bauwerke geprägt. Die autobahnbegleitenden Gehölze haben jedoch besondere Bedeutung für das Landschaftsbild, weil sie die technischen Anlagen in die Umgebung einbinden. Zahlreiche Einzelbäume, die der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg unterliegen sowie die Baum- und Gehölzbestände auf den Straßennebenflächen der Autobahn werden beseitigt und führen dazu, dass die

Bundesautobahn A 3 zumindest direkt nach erfolgtem Ausbau auch aus einiger Entfernung deutlich optisch wahrnehmbar sein wird. Der größtenteils nur vorübergehende Verlust von Strukturelementen mit Funktion für die optische Abschirmung bzw. für die Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild wird durch die landschaftliche Gestaltung der straßenbegleitenden Flächen wieder kompensiert. Nachteilige Umweltwirkungen sind insbesondere vorübergehend in der Phase des Anwuchses der Gehölze bis zur Entfaltung der angestrebten landschaftlichen Wirkung durch die Gestaltungsmaßnahmen zu erwarten und werden als mittel bewertet.

Gleiches gilt für die Rodung von Waldflächen mit Bedeutung für das Landschaftsbild im Bereich des „Eltheimer Hölzl“, da eine flächengleiche Waldneubegründung vorgesehen ist und nachteilige Umweltwirkungen ebenfalls vorübergehend in der Anwuchsphase bis zur Entfaltung der angestrebten landschaftlichen Wirkung zu erwarten sind.

Die während der Baudurchführung zu erwartenden baubedingten Immissions- und visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft sind auf den Zeitraum der Bauabwicklung beschränkt. Überdies kann diesen Beeinträchtigungen im Hinblick auf die bestehende Vorbelastung des Landschaftsbildes kein signifikanter Einfluss auf das Schutzgut zugeschrieben werden.

Insgesamt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft wegen der optischen Wirkungen der Lärmschutzanlagen und der Entfernung der Straßenbegleitgehölze als hohe Beeinträchtigung angesehen.

#### 2.3.8 Schutzgut Kulturgüter

Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorgaben sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden (Art. 7 Abs. 1 S. 1 DSchG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 S. 3 BBodSchG).

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter sind geprägt durch die Veränderung von kulturhistorischen Landschaftsteilen durch die technischen Ausstattungsmerkmale der Autobahn. In Bezug auf das Schutzgut Kulturgüter sind

mögliche Auswirkungen auf die in vorstehender Ziffer 2.2.2.9 näher beschriebenen bekannten 17 Bodendenkmäler sowie 4 Verdachtsflächen für Bodendenkmäler zu prüfen. Da die Eingriffe im Wesentlichen auf den trassennahen Bereich beschränkt bleiben und ihr Umfang sehr gering ist, sind aber unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 3.1 bis 3.5 keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

#### 2.4 Gesamtbewertung

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauflagen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08. Juni 1995, Az. 4 C 4/94, UPR 1995, 391).

Das Bauvorhaben erstreckt sich über eine Länge von rd. 14,7 km. Großteils werden dafür bestehende Straßennebenflächen in Anspruch genommen. Das Vorhaben beansprucht insgesamt rund 65,1 ha. Davon nimmt die Neuversiegelung für die weiteren Fahrspuren und Unterhaltungswege rund 9,6 ha in Anspruch. Der Anteil an unbefestigten Nebenflächen (Böschungen, Inselflächen) beträgt insgesamt rund 45,2 ha. Für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen werden rund 10,31 ha benötigt. Umweltbeeinträchtigungen durch das planfestgestellte Bauvorhaben ergeben sich vor allem hinsichtlich der Versiegelung von rund 9,6 ha größtenteils vorbelasteter Böden, der Veränderung des Landschaftsbildes durch den Bau von bis zu vierzehn Meter hohen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen und den Verlust gestalterisch bedeutsamer straßennaher Gehölzbestände.

Durch die Festlegung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Nachteile für die Wohnnutzung im Rahmen der Grenzwerte der 16. BImSchV ausgeglichen und gegenüber dem heutigen Zustand verbessert. Die geplante Lärmschutzwand wirkt sich zudem auch positiv auf die Erholungseignung der siedlungsnahen Naherholungsflächen aus. Insbesondere die Verlärmung der Freiräume um die Wohngebäude wird verringert. Die verbleibenden

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von rund 10,31 ha im Sinne des BNatSchG ausgeglichen. Funktionale Trennungswirkungen spielen aufgrund der seit Jahrzehnten vorhandenen Autobahntrasse eine untergeordnete Rolle. Das Landschaftsbild wird neu gestaltet.

Das Gefährdungsrisiko für das Grundwasser wird verringert, in dem das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, gesammelt und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in entsprechenden Anlagen unter bestmöglicher Ausnutzung der Filter- und Speicherkapazität des Bodens versickert und so dem Grundwasser zugeführt wird. In den Bereichen in denen eine Versickerung nicht möglich ist, wird das Gefährdungsrisiko für das Grundwasser durch eine den derzeit gültigen Regeln der Technik entsprechende Sammlung und Reinigung des Straßenoberflächenwassers verringert.

Insgesamt ist festzustellen, dass durch die Ausbaumaßnahme nur lokal bedeutsame, vertretbare Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen. Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

### 3. **Materiell-rechtliche Würdigung**

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

#### 3.1 **Linienführung**

Da die Linienführung der Bundesautobahn A 3 in Grund- und Aufriss beibehalten wird und somit keine Abweichung von der bestehenden Trasse der Bundesautobahn A 3 umfasst, war eine eigene Linienbestimmung im Sinne des § 16 FStrG nicht erforderlich.

### 3.2 Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in die individuellen Rechtspositionen Dritter eingreift und auch Grundlage der zur Ausführung des Planes möglicherweise notwendig werdenden Enteignungen ist. In diesem Sinne ist eine Straßenplanung gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage Heft 1/2006, Rdnr. 182).

#### 3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Wie in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 2 dieses Beschlusses bereits ausgeführt, ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof als Teil des Gesamtausbauabschnittes zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeitsreihung als „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ enthalten.

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof und somit auch des plangegenständlichen Ausbaubereich zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 26/94, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Bauvorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Auch die Unterteilung des im Bedarfsplan dargestellten Bauvorhabens in selbständige Abschnitte – wie vorliegend - lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (BVerwG, Entscheidung vom 24. Februar 2004, Az. 4 B

101.03, Rdnr. 6 juris; VGH München, Urteil vom 22. Juli 2003, Az. 8 A 01.40083, Rdnr. 28; VGH München, Urteil vom 24. November 2010, Az. 8 A 10.40013).

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wird jedoch nicht die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen (BVerwG, Urteil vom 10. April 1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508). Im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde zu treffenden Abwägungsentscheidung ist darüber zu befinden, ob nicht sonstige öffentliche Belange so gewichtig beeinträchtigt werden, dass trotz bedarfsplanerischem Erfordernis auf den Bau der Straße verzichtet bzw. eine andere Trasse gewählt werden muss. Hierbei sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen (§ 17 S. 2 FStrG).

Zweifel an der Vereinbarkeit der Festsetzungen des Bedarfsplans mit höherrangigem Recht (Verfassungs- und Europarecht) bestehen nicht.

### 3.2.2 Planungsziele

Eine straßenrechtliche Planfeststellung findet - unabhängig von den vorstehenden Ausführungen - ihre Rechtfertigung aus allgemeinen verkehrlichen Überlegungen darin, dass sie mit den von dem einschlägigen Straßengesetz allgemein verfolgten öffentlichen Belangen im Einklang steht und dass die geplante Maßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985, Az. 4 C 15/83, DVBl. 1985, 900).

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Allgemeinen ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, da Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG). Sie sind in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 FStrG). Dabei wäre es grundsätzlich ein planerischer Missgriff, wenn die Straße nur so dimensioniert würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreicht (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 A 10/95, NVwZ 1996, 1006). Das Bauvorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Band 1: Unterlage 1T).

Mit dem Bauvorhaben werden folgende Planungsziele verfolgt:

- Ziel der vorliegenden Planung ist es, die Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof (Bauabschnitt 1) leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen.

- Dabei soll auch eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation der an der Bundesautobahn A 3 angrenzenden Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes erreicht werden.
- Ferner soll der Schutz des Bodens und des Grundwassers durch im Zuge des Ausbaues dem Stand der Technik angepasste erneuerte Entwässerungseinrichtungen verbessert werden.

### 3.2.2.1 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die Bundesautobahn A 3 verläuft von der niederländischen Grenze bei Elten, über das westliche Ruhrgebiet, durch den Kölner Raum, das Rhein-Main-Gebiet und Franken, in der Oberpfalz vorbei an Regensburg, durch Niederbayern nach Passau und bis zur österreichischen Grenze bei Suben. Sie ist einer der wichtigsten europäischen Verkehrswege und Teil der Europastraße E 56.

Im plangegenständlichen Ausbauabschnitt ist die Bundesautobahn A 3 derzeit 4-streifig mit Seitenstreifen ausgebaut, wobei die Seitenstreifen zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität seit 1998 bzw. 2004 als durchgehende Verflechtungsstreifen genutzt werden. Die Breite der Richtungsfahrbahnen beträgt 11,50 m, die Mittelstreifenbreite 4,00 m. Die Linienführung der Bundesautobahn A 3 ist vom Autobahnkreuz Regensburg bis zur Unterführung der Universitätsstraße durch die Abfolge enger Radien und großer Längsneigungen geprägt. Ab der Überführung des Unterislinger Weges bei ca. Bau-km 495+500 bis zum Ausbauende ist die Bundesautobahn A 3 durch eine großzügige Linienführung mit geringen Längsneigungen, großen Radien und langen Geraden gekennzeichnet.

Der Verkehr ist vor allem durch einen hohen Anteil an Schwerverkehr gekennzeichnet. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge liegt im am stärksten belasteten Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität bei rund 69.000 Kfz/24 h (Straßenverkehrszählung 2010). Der Schwerverkehrsanteil liegt im genannten Abschnitt mit rund 15.000 Kfz/24 h bei durchschnittlich 21,4 % und damit deutlich über den Durchschnitt für Autobahnen in Bayern von rund 15 %.

Die Kapazität des 4-streifigen Querschnitts ist aufgrund des außerordentlich hohen durchschnittlichen Verkehrsaufkommens erschöpft und wird weder der heutigen noch der künftigen Verkehrsbelastung gerecht. Als Folgen der hohen Verkehrsbelastung insbesondere des überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteils ergeben sich beinahe täglich Stausituationen mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. So entstehen vermehrt Unfälle im Längsverkehr durch Auffahren

auf vorausfahrende Fahrzeuge bzw. Streifen eines parallel fahrenden Verkehrsteilnehmers beim Fahrstreifenwechsel. Des Weiteren werden zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität aufgrund des fehlenden Seitenstreifens unter anderem durch liegenbleibende Fahrzeuge auf dem Verflechtungsstreifen Stau- und Gefahrensituationen hervorgerufen.

Nach der Verkehrsuntersuchung des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 22. August 2013 wird im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität für das Jahr 2030 eine Verkehrsbelastung von 81.600 Kfz/24 h und im weiteren Verlauf bis zur Anschlussstelle Rosenhof eine Verkehrsbelastung zwischen 79.600 Kfz/24 h und 53.200 Kfz/24 h prognostiziert. Insgesamt wird bis zum Jahr 2030 eine Steigerung der Verkehrsbelastung um 12 % bis 18 % erwartet. Der hierbei ermittelte Lkw-Anteil beträgt am Tag zwischen 16,9 % und 23 % sowie zwischen 33,8 % und 40 % in der Nacht.

Angesichts dieses vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrsaufkommens ist zur Sicherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein Ausbau der Bundesautobahn A 3 dringend erforderlich.

Das bestehende Entwässerungssystem der Bundesautobahn A 3 entspricht zudem nicht mehr dem Stand der Technik. Die bestehende Entwässerung sieht weder eine Rückhaltung der Niederschlagsmengen noch eine Reinigung vor. Häufig wird auf kurzem Wege an städtische Mischwasserkanäle angeschlossen. Wo möglich wurde mittels Schächten konzentriert Niederschlagswasser ohne vorhergehende Reinigung in das Grundwasser versickert. Insbesondere bei Unfällen mit Gefahrguttransporten besteht deshalb eine besondere Gefahr, dass tiefliegende Bodenschichten sowie das Grundwasser verunreinigt werden.

In den im Planungsbereich vorhandenen und teilweise unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereichen der einzelnen Stadt- und Gemeindeteile werden trotz der bereits vorhandenen Lärmschutzanlagen Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht und somit die Lärmsanierungsgrenzwerte erreicht und zum Teil bereits überschritten.

#### 3.2.2.2 Zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Künftig stehen auf der Bundesautobahn A 3 je Richtungsfahrbahn 3 Fahrstreifen mit Seitenstreifen zur Verfügung. Der Anbau der zusätzlichen Fahrstreifen erfolgt dabei am jeweils äußeren Fahrbahnrand.



Die bestehende Streckencharakteristik wird durch den Ausbau nicht verändert, da die Linienführung der Bundesautobahn A 3 in Grund- und Aufriss beibehalten wird. Ebenso werden keine Änderungen an den Knotenpunkten vorgenommen.

Durch den 6-streifigen Ausbau wird die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahn A 3 erheblich gesteigert und sichergestellt, dass der künftige Straßenquerschnitt sowohl den sich aus den heutigen wie auch aus den künftigen Verkehrsbelastungen ergebenden Ansprüchen gerecht wird. Die derzeit mangelnde Qualität des Verkehrsablaufs aufgrund fehlender Leistungsfähigkeit und die hierdurch entstehenden Defizite der Verkehrssicherheit werden durch den 6-streifigen Ausbau behoben.

Im Zuge des Ausbaus wird das Entwässerungssystem dem Stand der Technik angepasst. Belastungen des Schutzgutes Wasser werden durch den Bau von Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken reduziert. Vom Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe können zurückgehalten werden. Insbesondere kann das Gefahrenrisiko bei Ölunfällen minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus dem Rückhaltebecken in den natürlichen Vorfluter, womit insbesondere bei starken Niederschlagsereignissen der Vorfluter (Aubach) nicht überlastet wird.

Die Reinigung von Straßenwasser in Absetzbecken minimiert den Eintrag von Schadstoffen auch hinsichtlich des Schutzgutes Boden.

Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird auch die Immissionssituation an den betroffenen Anwesen erheblich verbessert. Durch die Ausbaumaßnahme werden Ansprüche auf Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV ausgelöst. Zum Schutz gegen Verkehrslärm, wird die Fahrbahn mit einem lärm mindernden Fahrbahnbelag  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  ausgestattet. Soweit erforderlich, werden in Siedlungsbereichen zusätzlich bis zu 14,0 m hohe Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen und bestehende Lärmschutzanlagen an die neuen Verhältnisse angepasst (Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T). Es werden gegenüber dem Prognose-Nullfall (ohne zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen) Pegelminderungen von bis zu 12 dB(A) erzielt. Auf Grund der Nähe einiger Gebäude zur Autobahn ist es jedoch nicht möglich an allen Gebäuden die Tag- und Nachtgrenzwerte einzuhalten. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen von bis zu 5 dB(A) am Tag und bis zu 11 dB(A) in der Nacht. Diese werden durch passive Lärmschutzeinrichtungen abgedeckt. Durch den Ausbau der Autobahn wird deren Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert. Dies bewirkt insbesondere in den Spitzenstunden eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs

bzw. eine Verringerung der Stauhäufigkeit und damit auch eine Verringerung des Abgasausstoßes.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass das Vorhaben gemessen an den oben dargestellten Planungszielen vernünftigerweise geboten ist, weil die bestehende Bundesautobahn A 3 aufgrund ihres hohen Verkehrsaufkommens nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (§ 3 Abs. 1 FStrG) sowie den Belangen der Verkehrssicherheit und des Immissionsschutzes nicht mehr gerecht wird. Mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof wird dem hohen Verkehrsaufkommen Rechnung getragen.

### 3.2.3 Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit

Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt ebenso wie der Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Straßenbauvorhaben schließt es aus, im Planfeststellungsverfahren die zugrunde liegende Kosten-Nutzen-Analyse unbeachtet zu lassen und eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern (BVerwG, Urteil vom 18. Juni 1997, Az. 4 C 3/95, NVwZ-RR 1998, 292). Die Aufnahme in den Bedarfsplan schließt des Weiteren regelmäßig die Annahme der Finanzierbarkeit einer Straßenbaumaßnahme in absehbarer Zeit ein (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 2004, Az. 4 CN 4.03, DVBl. 2004, 957).

Bei vorausschauender Beurteilung sind der Realisierung des geplanten Bauvorhabens entgegenstehende unüberwindliche finanzielle Schranken nicht ersichtlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage Heft 1/2006, Rdnr. 200).

### 3.2.4 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Ausbaumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten Planungsziel, insbesondere der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der Verbesserung von Leistungsfähigkeit sowie Verkehrssicherheit der Bundesautobahn A 3 und nicht zuletzt der erheblichen Verbesserung des Lärmschutzes, nicht Genüge getan wird.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Jedoch baut der der Planung zugrunde liegende Bundesverkehrswegeplan auf einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung und

Planung auf. Der Bundesverkehrswegeplan hat die turnusmäßig vorgeschriebene Überprüfung der aktuellen Bedarfspläne zum Inhalt (auch für die Bundesfernstraßen).

Der Ausbau der Bundesautobahn A 3 im plangegegenständlichen Abschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung" enthalten (vgl. vorstehende Ziffer 3.2.1). Die Planrechtfertigung ist damit - auch im Hinblick auf Projektalternativen - gesetzlich normiert.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch eventuelle Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen (Numberger, in: Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rdnr. 129, 24. Erg.-Lfg. 2013). Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

### 3.2.5 Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein. Das bedeutet insbesondere, dass unter- bzw. überführte Straßen und Wege an veränderte Über- und Unterführungsbauwerke anzupassen sind. Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T und Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 11T) und die dort beschriebenen Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen Bezug genommen.

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

## 3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

### 3.3.1 Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich.

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 (LEP)

- ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. (LEP (Z) 4.1.1),
- soll das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. (LEP (G) 4.2),

- soll bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen. (LEP (G) 4.2).

Die Höhere Landesplanungsbehörde hat im Verlaufe des Anhörungsverfahrens zur Planung Stellung genommen und mitgeteilt, dass durch die Ausbaumaßnahme die Leistungsfähigkeit dieses Autobahnabschnitts an das derzeitige sowie das zu erwartende Verkehrsaufkommen angepasst wird. Sie trägt somit den aufgeführten landesplanerischen Zielen zur Verkehrsinfrastruktur Rechnung. Gleichzeitig wird ein Beitrag zur Verkehrssicherheit auf diesem stark beanspruchten Abschnitt der Bundesautobahn A 3 geleistet.

Von Seiten der Höheren Landesplanungsbehörde bestehen aus landesplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen den geplanten 6- streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof.

Bezüglich der Forderung den Verzicht auf den Verflechtungsabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität nochmals zu prüfen bleibt festzuhalten, dass die in den Jahren 1998 und 2004 vorgenommene Umnutzung der Seitenstreifen als durchgehende Verflechtungsstreifen nur aufgrund der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit der Hauptfahrbahnen erfolgte. Mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 wird ein leistungsfähiger Straßenquerschnitt hergestellt, so dass überlange Verflechtungsstrecken verkehrstechnisch nicht zweckmäßig sind. Sie führen zu keiner wesentlichen Veränderung des Verflechtungsverhaltens und der Länge der Strecke innerhalb der der Verflechtungsvorgang erfolgt. Es ist festzustellen, dass eine erneute Umnutzung der mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 neu zu erstellenden Seitenstreifen unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2.1 dieses Beschlusses aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen ist. Für einen zusätzlichen Seitenstreifen entlang der Verflechtungsstreifen ist im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität – unabhängig von der Tatsache, dass damit zusätzliche Grundinanspruchnahmen verbunden sind - aufgrund der z.T. bis an die Bundesautobahn A 3 heranreichenden Bebauung bzw. das nahezu unmittelbar angrenzende untergeordnete Straßennetz kein ausreichender Platz vorhanden.

Bezüglich der Anregung der Höheren Landesplanungsbehörde, dass bei den im Zuge der Ausbaumaßnahme zu erweiternden Kreuzungsbauwerken i.S. des LEP-Grundsatzes 4.4 (Erhalt und Bedarfsgerechte Ergänzung des Radwegenetzes) entsprechende Voraussetzungen für den Ausbau des Radwegenetzes geschaffen werden sollten, wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Stellungnahmen

der betroffenen Träger öffentlicher Belange in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses verwiesen. Festzuhalten bleibt, dass die Querschnittsbreiten der Brückenbauwerke als Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Ergänzung des Radwegenetzes vom Vorhabensträger mit den betroffenen, und für Radwege zuständigen, Straßenbaulastträgern der kreuzenden Verkehrswege abgestimmt wurden. Der Anregung wurde somit in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

Der Regionale Planungsverband Regensburg hat in seiner Stellungnahme vom 30. Oktober 2014 ausgeführt, dass mit dem geplanten Ausbauvorhaben eine dringliche Engpassbeseitigung in der Verkehrsinfrastruktur im Großraum Regensburg im Sinne langjähriger Forderungen des Regionalen Planungsverbandes und einschlägiger Untersuchungen erreicht und gleichzeitig eine Anpassung und Optimierung der Lärmschutzanlagen sowie der betroffenen Infrastruktur geschaffen werden.

Aus Sicht des Regionalen Planungsverbandes Regensburg ist das Planvorhaben geeignet entscheidend dazu beizutragen, dass gemäß Regionalplan Regensburg A II 1 (G) bei der Weiterentwicklung der Region und ihrer Teilräume die vorhandenen Stärken und somit die positiven Standortfaktoren gesichert und ausgebaut sowie Entwicklungshemmnisse abgebaut werden. Nachdem die Region Regensburg und insbesondere der Verdichtungsraum Regensburg zu einem prosperierenden Wirtschaftsraum geworden ist, gilt es diesen zu sichern und Überlastungen in Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung abzubauen (vgl. B IX 1).

Konkret ist das geplante Vorhaben aus Sicht des Regionalen Planungsverbandes Regensburg wichtig, um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem von Verkehrsstörungen und vom Unfallgeschehen überdurchschnittlich betroffenen Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 3 sowie eine Entlastung der schwierigen Bedarfsumleitungsstrecken im Großraum Regensburg zu erreichen. Vor allem nach der EU-Osterweiterung und durch den Anstieg des regionalen Wirtschafts- und Berufsverkehrs ist der Raum Regensburg zunehmend zu einem verkehrlichen Nadelöhr geworden. Es zeichnet sich weiter ab, dass die verkehrlichen Auswirkungen zu regionalen Entwicklungs- und Standorthemmnissen werden können. Gemäß Regionalplan Regensburg B IX 1 sollen derartige negative Auswirkungen für die Region und ihre Teilräume vermindert und auch Unfallschwerpunkte als Defizite der Verkehrssicherheit beseitigt werden (Regionalplan Regensburg B IX 3.3.3).

Mit der gewählten Planlösung wird aus Sicht des Regionalen Planungsverbandes Regensburg nachvollziehbar dargelegt, dass notwendige Eingriffe relativ minimiert und bestehende Umweltbeeinträchtigungen verringert werden und somit der

regionalplanerischen Zielsetzung ein besonderes Gewicht auf die Stabilisierung und Verbesserung der ökologischen Situation sowie die Verbesserung der Umweltbedingungen in ausreichendem Umfang Rechnung getragen wird.

Gebietsfestsetzungen des Regionalplans für die Region Regensburg, gegenüber denen das Planvorhaben konkurrierend wirken würde, sind nach Feststellung des Regionalen Planungsverbandes Regensburg nur gering betroffen und lösen keine weiteren Anpassungen aus.

Nach den Gesichtspunkten, die der Regionalplanung zugrunde liegen, wird der plangegegenständliche Ausbau der hoch- und teils überlasteten Bundesautobahn A 3 im Verdichtungsraum Regensburg als solches sowie dessen zügige und zukunftsgerechte Umsetzung vom Regionalen Planungsverband Regensburg entsprechend seiner Aussagen in der o.a. Stellungnahme nachdrücklich unterstützt. In seiner Stellungnahme vom 13. Juli 2016 zu den Tekturunterlagen hat der Regionale Planungsverband diese Haltung nochmals bestätigt.

Hinsichtlich der vom Regionalen Planungsverband angesprochenen Offenhaltung der Option durchgehender Verflechtungsstreifen im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität wird auf die vorstehenden Ausführungen zur gleichlautenden Anregung der Höheren Landesplanungsbehörde verwiesen.

Der Forderung des Regionalen Planungsverbandes Regensburg, die Stellungnahmen der betroffenen Kommunen zu berücksichtigen, wurde unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T und Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) und die nachfolgenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.4.1 bis 3.4.6 dieses Beschlusses erfüllt.

Das Bauvorhaben entspricht daher den Erfordernissen der Landes- und Regionalplanung.

### 3.3.2 Planungsvarianten

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Die Rechtmäßigkeit einer Planung hängt nicht davon ab, ob auch eine andere Planung möglich gewesen wäre. Es reicht vielmehr aus, wenn die Planfeststellungsbehörde sich bei der Variantenauswahl mit dem Für und Wider der widerstreitenden Belange hinreichend auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die von ihr gewählte Lösung anführen kann (vgl. BVerwG, Entscheidung vom 12. Januar 2005, Az. 9 A 25.04, juris). Dabei ist die Auswahl unter verschiedenen für ein Vorhaben in Frage kommenden Trassenvarianten ungeachtet

hierbei zu berücksichtigender rechtlich zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 17 S. 2 FStrG).

Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und private Belange Eingang finden. Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden. Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuschneiden (BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009, Az. 9 B 10.09, NVwZ 2009, 986, Rdnr. 5).

Dabei ist nicht abwägungsfehlerhaft, wenn die verworfene Variante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urteil vom 09. Juni 2004, Az. 9 A 11.03, NVwZ 2004, 1486; BVerwG, Beschluss vom 12. April 2005, Az. 9 VR 41.04, NVwZ 2005, 943).

Die Planung einer Maßnahme, die, wie auch die planfestgestellte Lösung, zu einem nicht unerheblichen "Landschaftsverbrauch" führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. "Null-Variante" in Frage kommt, das heißt auf den 6-streifigen Ausbau der Autobahn ganz verzichtet wird. Ungeachtet der Bedarfsfestlegung durch den Bundesgesetzgeber hat daher die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. April 1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508). Gemessen an dieser Vorgabe sind die, zweifelsohne vorhandenen, negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (insbesondere Bodenversiegelung,

Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Eigentums- und Pachtflächen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte zu überwiegen (vgl. Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.2). Die Null-Variante kommt somit mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit nicht in Betracht, weil damit die Planungsziele nicht erreicht werden können (vgl. Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.2.2). In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen in den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 3.2) verwiesen.

Der geplante bestandsorientierte Ausbau der Bundesautobahn A 3 bedingt keine Neuzerschneidungen oder Immissionswirkungen in bisher unbelasteten Gebieten. Vorliegend sind diejenigen Varianten abwägungsrelevant, die sich beim Ausbau auf die vorgegebene, weil vorhandene Strecke beschränken. Angesichts der dichten und engen Bebauung beidseitig der vorhandenen Bundesautobahn A 3 sowie der aufgrund der in Abhängigkeit zu Entwurfsgeschwindigkeit und Radienanforderungen nicht kleinräumig beliebig verschwenkbaren Streckenführung waren in erster Linie Varianten zu prüfen, die die vorhandene Trasse unter weitgehender Verschonung angrenzender Flächen so weit als möglich einbeziehen. Großräumige Vorhabensalternativen hinsichtlich der Trassenführung drängen sich somit unter Berücksichtigung des Gebots der Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft nicht auf. Jede Neutrassierung würde erhebliche Nachteile nach sich ziehen (z.B. in den Belangen Eingriffe in Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Neuzerschneidung, Wirtschaftlichkeit).

Grundsätzlich kommen für die 6-streifige Verbreiterung des 4-streifigen Bestandsquerschnitts der Bundesautobahn A 3 zwei Ausbauvarianten in Betracht:

- symmetrischer Ausbau mit beidseitiger Verbreiterung und
- asymmetrischer Ausbau mit einseitiger Verbreiterung.

Prinzipiell können mit beiden Ausbauvarianten die in vorstehender Ziffer 3.2.2 beschriebenen und mit dem Ausbauvorhaben verfolgten Planungsziele erreicht werden.

Bei der beidseitigen Verbreiterung wird die Bestandsachse beibehalten. Die zusätzlich benötigten Fahr- und Seitenstreifen werden außen an die bestehenden Fahrbahnen angebaut. Mit einem symmetrischen Ausbau kann die Trasse sowohl in Lage als auch Höhe weitgehend beibehalten werden. Bauwerke und Anschlussstellen, die in ihrer Lage entsprechend ausgelegt sind, können erhalten werden. Die symmetrische Verbreiterung erfordert allerdings zwischenzeitliche, provisorische Fahrbahnen und entsprechende komplexe Verkehrsführungen in mehreren Bauphasen.



Bei der vollen einseitigen Verbreiterung wird eine neue Richtungsfahrbahn neben dem Bestandsquerschnitt errichtet. Der Verkehr wird anschließend auf dieser Fahrbahn geführt und die zweite Fahrbahn umgebaut. Gegenüber der beidseitigen Verbreiterung ist ein höherer Flächenbedarf erforderlich und ein Erhalt von Bauwerken nicht möglich. Wirtschaftliche Vorteile des einseitigen Ausbaus ergeben sich bei hohen Damm- oder Einschnittssituationen in denen nur auf einer Seite Erdbau betrieben werden muss oder bei einseitigen Zwangspunkten, was vorliegend allerdings nicht der Fall ist.

In Bezug auf die Bauabwicklung ist der asymmetrische Ausbau wegen des weitgehend ungehinderten Bau- und Verkehrsablaufs günstiger als der beidseitige Ausbau zu bewerten, da in den bestehenden Querschnitt nicht eingegriffen werden muss und es somit zu keiner Beeinträchtigung der Kapazität kommt. Die erste neue Richtungsfahrbahn kann ohne Beeinträchtigung des Verkehrs neben dem Bestand gebaut werden, so dass der Verkehr auf der bestehenden Bundesautobahn durch die Bauarbeiten weitgehend nicht beeinflusst wird. Zum Bau der zweiten neuen Richtungsfahrbahn kann der Verkehr dann komplett auf die bereits errichtete Richtungsfahrbahn umgelegt werden.

Ein asymmetrischer Ausbau erweist sich allerdings aus folgenden Gründen als weniger geeignet:

- Mit der einseitigen Verbreiterung erforderliche Abweichungen von der bestehenden Trassierung sind in den Bereichen Ziegetsdorf, Burgweinting und Neutraubling sowie in dem Gewerbegebiet östlich von Regensburg aufgrund der angrenzenden Bebauung nicht möglich.
- Im vorliegenden Ausbauabschnitt sind die nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008)“ einzuhaltenden Trassierungsgrenzwerte nahezu über die gesamte Baulänge eingehalten. Lediglich die durch den Bestand vorgegebenen Radien am Beginn der Baustrecke weichen vom Mindestwert dieser Richtlinie ab. Wie vorstehend bereits ausgeführt, ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit angrenzender bzw. sehr nahe anliegender Bebauung eine Erhöhung dieser Radien ungeachtet der gewählten Ausbauvariante nicht möglich. Nachdem im anschließenden Ausbauabschnitt keine erkennbaren Defizite der Trassierung vorliegen, besteht auch keine zwingende Notwendigkeit am bestehenden Trassenverlauf Änderungen vorzunehmen, so dass mit einer beidseitigen Verbreiterung der Richtungsfahrbahnen der bestehende Trassenverlauf in vollem Umfang beibehalten werden kann. Der asymmetrische Ausbau würde sich nur dann anbieten, wenn eine Neutrassierung (Radien, Gradienten) zur Beseitigung bestehender Defizite erforderlich wäre.

- Durch die vollständige Einbeziehung des vorhandenen Trassenverlaufs kann der Straßenkörper der bestehenden Fahrbahn im Bereich der Fahrstreifen in die neue Fahrbahn integriert werden. Lediglich die Asphaltdeck- und Binderschicht sind im Zuge des Ausbaus zu erneuern. Die Wiederverwendung des in den 90-er Jahren bereits verstärkten Oberbaus ist als nachhaltige Bauweise zu sehen und senkt die Kosten im Vergleich zu einem kompletten Neubau erheblich.
- Ein asymmetrisches Abrücken der bestehenden Trasse bedingt Eingriffe in den Anschlussbereichen an das untergeordnete Straßennetz. Dies führt dazu, dass nach den einschlägigen Richtlinien erforderliche Mindeststradien nicht mehr eingehalten werden können oder die Mindestlänge von Anschlussstellenrampen, die eine Staulänge vor Signalanlagen und die Lesbarkeit der Beschilderung gewährleisten sollen, unterschritten werden. Die Verlegung von Anschlussstellen würde auch Änderungen der Lichtsignalanlagen im untergeordneten Straßennetz erfordern. Im Übrigen lässt bei einer Verlegung der Trasse die dichte Bebauung am untergeordneten Netz zumeist keinen regelkonformen Umbau der Anschlussstellen zu.
- Im Gegensatz zum symmetrischen Ausbau können bei einer asymmetrischen Verbreiterung die Überführungsbauwerke BW55/1 (Fußweg an der Universität), BW 55/2 (Galgenbergstraße), BW66/1 (Gemeindeverbindungsstraße Barbing-Neutraubling) und BW69 (öffentlicher Feld- und Waldweg Wolfskofen-Sarching) nicht erhalten bleiben und müssen erneuert werden. Ebenso müssen im Gegensatz zum symmetrischen Ausbau, bei dem die überschütteten Bauwerke BW 60 (Junkerstraße) und BW 61 (Aubachdurchlass) im Bestand erhalten bleiben und verbreitert werden, diese Bauwerke beim asymmetrischen Ausbau komplett neu gebaut werden. Der Neubau von Brücken im Zuge der Bundesautobahn A 3 ist mit Blick auf die notwendigen Verkehrsführungen besonders komplex und deren Erhalt dementsprechend wirtschaftlich.
- Der Straßendamm der Bundesautobahn A 3 kann vor und nach dem Bauwerk BW 59 (Überführung über die Gleisanlagen der DB AG) im Bereich der bestehenden Böschungen steiler ausgeführt werden, so dass bei einer einseitigen Verbreiterung bestehende Gewässer, wie der Seegraben oder bestehende Betriebswege verlegt werden müssen. Die Beibehaltung der Trasse und somit ein symmetrischer Ausbau stellt daher in diesem Bereich eine Minimierung des Eingriffs in angrenzende Flächen und Anlagen dar.
- Bezüglich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Wasser, Luft und Klima sowie Landschaft ist davon auszugehen, dass sich der symmetrische Ausbau nur unwesentlich vom asymmetrischen Ausbau

unterscheidet. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Boden, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Tiere und Pflanzen sind beim symmetrischen Ausbau, aufgrund der geringeren Flächeninanspruchnahme als deutlich geringer einzuschätzen als beim asymmetrischen Ausbau.

Die im Rahmen des symmetrischen Ausbaus erforderlichen provisorischen Fahrbahnen und entsprechend komplexen Verkehrsführungen in mehreren Bauphasen stellen sicherlich sowohl bezüglich des Verkehrsablaufs wie auch in wirtschaftlicher Hinsicht gegenüber dem asymmetrischen Ausbau einen Nachteil dar. Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass es sich bei den Provisorien um zeitlich begrenzte Maßnahmen handelt, während die mit dem asymmetrischen Ausbau verbundenen Nachteile, wie z.B. der höhere Flächenbedarf und die damit verbundenen größeren Eingriffe, dauerhaft wirken. Ebenso dürften die Kosten für die im Zuge des asymmetrischen Ausbaus zu erneuernden Bauwerke und umzubauenden Anschlussstellen die Kosten für diese Provisorien mehr als aufwiegen.

Eine Kombination der beiden Ausbauarten über Teilstrecken lässt unabhängig von trassierungstechnischen Fragen keine Vorteile erkennen, da Vor- und Nachteile der einzelnen Ausbauvarianten lediglich für die jeweiligen Bereiche übernommen werden jedoch keine gegenüber dem symmetrischen Ausbau deutlichen Vorteile wie z.B. geringere Flächeninanspruchnahme erkennbar sind. Es finden allenfalls Eingriffsverlagerungen statt.

Unter Berücksichtigung der vorstehend geschilderten Randbedingungen ist zusammenfassend daher festzustellen, dass unter Abwägung aller Gesichtspunkte keine Alternative erkennbar ist, die sich gegenüber der den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden symmetrischen Ausbauvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde.

### 3.3.3 Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05. Juni 1992, Az. 4 NB 21.92, NVwZ 1992, 1093).

Der im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeitsreihung als „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ enthaltene 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof untergliedert sich in 2 Planungsabschnitte:

1. Anschlussstelle Nittendorf bis Autobahnkreuz Regensburg
2. Autobahnkreuz Regensburg bis Anschlussstelle Rosenhof.

Die Aufteilung in o.g. Planungsabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992, Az. 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572).

Die einschlägigen Vorschriften zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verbieten die Abschnittsbildung nicht. Sie enthalten insofern keine Vorgaben (BVerwG, Urteil vom 10. April 1997, Az. 4 C 5.96, DVBl. 1997, 1115). Maßgebend ist vielmehr das materielle Planungsrecht als Konkretisierung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes, das einer Aufspaltung des Vorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich nicht entgegensteht. Die Teilplanung darf sich jedoch nicht so weit verselbständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbewältigt bleiben. Es darf nicht durch die Bildung zu kleiner Abschnitte ein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessensausgleich verhindert werden.

Bei einer Länge der auszubauenden Bundesautobahn A 3 von rund 27 km für den gesamten 6-streifigen Ausbau der Bundeautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof ist eine abschnittsweise Planung nicht nur sachgerecht, sondern unerlässlich, um die Planung angesichts der Problemvielfalt technischer und organisatorischer Art effektiv durchführen zu können. Die Bildung von Planungsabschnitten dient der Überschaubarkeit der Verfahren. Die Nachteile einer Abschnittsbildung, die darin liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen kann, sind demgegenüber eher als gering zu bewerten. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Realisierung des Vorhabens in Folgeabschnitten an unüberwindbaren Schwierigkeiten scheitern wird.

Das Vorhaben ist infolge der Abschnittsbildung auch nicht derart "parzelliert", dass eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26. Juni 1981, Az. 4 C 5.78, DVBl. 1981, 936). Sachfragen, die einer sachgerechten einheitlichen Lösung bedürfen, bleiben nicht offen.

Der vorliegende Bauabschnitt weist auch eine eigene Planrechtfertigung auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung gesehen werden muss (BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908). Auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, ist der planfestgestellte Bauabschnitt planerisch sinnvoll. Er verfügt über eine selbständige Verkehrsfunktion, indem er auf

einer Länge von rund 14,5 km zu einer Verflüssigung des Verkehrs im unmittelbaren Ausbaubereich und damit zu einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes beiträgt.

Der vorliegende Bauabschnitt ist ferner für sich verkehrswirksam. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, weil lediglich eine Verbreiterung der bestehenden Bundesautobahn A 3 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt. Selbst wenn am Beginn bzw. Ende des Planfeststellungsabschnittes die sechs Fahrstreifen wieder auf vier zusammengeführt werden, ändert dies an der Verkehrswirksamkeit nichts.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene in anderen Abschnitten tritt hierdurch nicht ein, da der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten. Selbst wenn sich eine Planung aufgrund neuerer Erkenntnisse im Nachhinein als verfehlt darstellen sollte, dürfte sie nicht alleine deswegen fortgesetzt werden, weil sie an einen vorangehenden Teilabschnitt anschließt. Denn auch die Betroffenen der noch fehlenden Nachbarabschnitte haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung, der in den dortigen Planfeststellungsverfahren entsprechend zu prüfen und abzuwägen ist. Die Gesamtkonzeption des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 wird jedenfalls, soweit er hier von Belang ist, in die Abwägung eingestellt.

#### 3.3.4 Ausbaustandard

Die nach den Planunterlagen im verfahrensgegenständlichen Bauabschnitt vorgesehene Dimensionierung der Bundesautobahn A 3 sowie die vorgesehenen Angleichungs- und Ausbaumaßnahmen im übrigen Straßennetz sind geeignet und erforderlich, um die zu erwartende Verkehrsbelastung aufzunehmen. Die Planung ist damit auch hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008)" und weiteren einschlägigen Richtlinien. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert,

wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19. März 2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Auf die näheren technischen Einzelheiten wird nachfolgend kurz eingegangen. Die näheren Details sind in den festgestellten Planunterlagen – auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird - näher beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1T; Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlagen 11T und 14).

### 3.3.5 Planfestzustellender Ausbauumfang

#### 3.3.5.1 Trassierung

Bei der Bundesautobahn A 3 handelt es sich gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) um eine Bundesfernstraße der Straßenkategorie AS 0 „Fernautobahn“. Nach den „Richtlinien zur Anlage von Autobahnen (RAA 2008)“ ergibt sich die Entwurfsklasse EKA 1 A.

Gemäß den RAA sind folgende Trassierungsgrenzwerte einzuhalten:

	<b>Grenzwerte nach RAA (EKA 1 A)</b>	<b>ungünstigste Werte der Planung</b>
Kurvenradius:	$R_{\min} = 900 \text{ m}$	$R = 700 \text{ m}$
Übergangsbogen:	$A_{\min} = 300 \text{ m}$	$A = 400 \text{ m}$
Längsneigung:	$s_{\max} = 4,0 \%$	$S = 3,5 \%$
Kuppenausrundung:	$H_{K,\min} = 13.000 \text{ m}$	$H_K = 20.150 \text{ m}$
Wannenausrundung:	$H_{W,\min} = 8.800 \text{ m}$	$H_W = 34.000 \text{ m}$
Querneigung:	$q_{\max} = 6,0\%$ $q_{\min} = 2,5 \%$	$q_{\max} = 5,0 \%$ $q_{\min} = 2,5 \%$
Tangentenlänge	$T_{\min} = 120 \text{ m}$	$T = 136 \text{ m}$

Tabelle 19: Grenzwerte der Entwurfselemente nach den RAA 2008 und gewählte Entwurfselemente für die Bundesautobahn A 3

Die Trassierungsgrenzwerte gemäß RAA 2008 sind nahezu über die gesamte Baulänge eingehalten. Lediglich die durch den Bestand vorgegebenen Radien am Beginn der Baustrecke ( $R = 700 \text{ m}$  und  $800 \text{ m}$ ) weichen vom Mindestwert der RAA 2008 ab. Eine Erhöhung dieser Radien kommt aufgrund der angrenzenden Bebauung am Ziegetsberg nicht in Betracht. Darüber hinaus würde die Erhöhung dieser Radien den Fahrkomfort nicht steigern, da aufgrund der Verflechtungsvorgänge am Autobahnkreuz Regensburg die Geschwindigkeit zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ohnehin beschränkt werden muss.

Aufgrund des symmetrischen Ausbaus werden die Trassierungselemente der bestehenden Bundesautobahn A 3 durchgehend beibehalten. Lediglich von Bau-km 499+039 bis 501+488 wird die Querneigung der Fahrbahn in Fahrtrichtung Nürnberg aufgrund entwässerungstechnischer Vorteile von einer Querneigung zum Mittelstreifen in eine Querneigung nach außen geändert. Diese sog. „negative Querneigung“ ist aufgrund des großen Radius der Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich ( $R = 3.951 \text{ m}$ ) richtlinienkonform.

#### Haltesichtweiten im Streckenverlauf der Bundesautobahn A 3

Für den Nachweis des Einhaltens der erforderlichen Haltesicht wird das Erkennen eines Stauendes aus voller Fahrt ( $V = 130 \text{ km/h}$ ) zu Grunde gelegt. Kritische Haltesichtweiten treten bei zweibahnigen Straßen mit Seitenstreifen in der Regel nur im Mittelstreifen auf. In der vorliegenden Planung sind im Mittelstreifen Schutzeinrichtung gemäß der Richtlinie für passiver Schutzeinrichtungen (RPS) vorgesehen. Es sind Schutzeinrichtungen mit einer maximalen Höhe von 80 cm vorgesehen. Die Kombination Kuppenausrundung mit Linkskurve ermöglicht bei einer Aug- und Zielpunkthöhe von 1,0 m den Sichtstrahl über die Schutzeinrichtung. Aus Gründen der Verkehrssicherheit bedingt die Trassenführung mit engen Radien im Bereich des Autobahnkreuzes Regensburg bis zur Unterführung der Universitätsstraße bei Bau-km 493+750 zur Einhaltung der erforderlichen Haltesichtweite eine Geschwindigkeitsbeschränkung von  $V = 100 \text{ km/h}$ .

Im weiteren Streckenverlauf des Ausbaubereichs werden die erforderlichen Haltesichtweiten uneingeschränkt gewährleistet. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den festgestellten Erläuterungsbericht (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.4 und 4.5) verwiesen.

#### Haltesichtweite im Autobahnkreuz Regensburg bei der Tangentialrampe Fahrtrichtung Passau - Hof bei Bau-km 492,000

Durch den Ausfahrtsradius von 160 m muss auf dem rechten Fahrstreifen die zulässige Geschwindigkeit im Rechtsbogen auf 80 km/h beschränkt werden, um die erforderliche Haltesichtweite von 115 m bei Schutzeinrichtungen, die nicht höher als 80 cm sind, nicht zu unterschreiten.

### 3.3.5.2 Querschnitt

#### 3.3.5.2.1 Bundesautobahn A 3

Der prognostizierte Anstieg des Verkehrs für das Jahr 2030 im plangegenständlichen Ausbauabschnitt auf bis zu rund 82.000 Kfz/24 h erfordert für die Bundesautobahn A 3 einen 6-streifigen Querschnitt. Dem Ausbau im Planfeststellungsabschnitt liegt der Regelquerschnitt RQ 36 m mit einer Breite der beiden Richtungsfahrbahnen von je 14,50 m zugrunde. Die Breite des bestehenden Mittelstreifens von 4,00 m wird

nicht geändert, so dass sich ein Ausbauquerschnitt RQ 36 mit einer Kronenbreite von 36,00 m ergibt.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung für die Bundesautobahn A 3 ist ein Fahrbahnaufbau entsprechend der Belastungsklasse Bk 100 gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 2012)“ bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie erforderlich. Im Abschnitt von Bau-km 491+640 (= Betr.-km 491,640) bis Bau-km 504+735 (= Betr.-km 504,735) kommt dabei eine Deckschicht zur Ausführung, die für die Lärmberechnung einen Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  gewährleistet. Im restlichen Streckenabschnitt bis Bau-km 506+300 (= Betr.-km 506,300) ist ein lärmindernder Belag mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  vorgesehen.

#### 3.3.5.2.2 Parallelfahrbahn am Autobahnkreuz Regensburg in Fahrtrichtung Passau

Der Oberbau ist nach den RStO 2012 in der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung entsprechend der Belastungsklasse Bk 100 zu dimensionieren. Als Deckschicht kommt ein lärmindernder Belag mit  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  zum Einsatz.

#### Verbindungsrampen

Der Oberbau ist nach den RStO 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 10 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie zu dimensionieren. Als Deckschicht kommt ein lärmindernder Belag mit  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  zum Einsatz.

#### 3.3.5.3 Anschlussstellen, Anpassungen und Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz

Die Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst das Vorhaben als solches, d.h. alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen. Notwendige Folgemaßnahme in diesem Sinne sind die Anpassungen von Einmündungen und die Änderungen im Wegenetz sowie die Anpassung der Anschlussstellen an die neue Situation. Durch den bestandsnahen Ausbau fallen die Anpassungen jedoch relativ gering aus.

Die unter- bzw. überführten Straßen und Wege werden nach Möglichkeit in ihrer Lage und Höhe beibehalten. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### 3.3.5.3.1 Kreuzende Straßen und Wege

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 müssen folgende Straßen und Wege an die neuen Gegebenheiten angepasst werden:

- a) Anpassung Ortsstraßen Rotsäulenweg/Hadamarstraße
- b) Anpassung Kreisstraße Rs 4 (Augsburger Straße)



- c) Anpassung Kreisstraße Rs 19 (Unterislinger Weg)
- d) Anpassung Ortsstraße Markomannenstraße
- e) Anpassung Ortsstraße Eisackerstraße
- f) Anpassung Ortsstraße Kreuzhofstraße
- g) Anpassung Staatsstraße 2145 (Walhallastraße)
- h) Anpassung Gemeindeverbindungsstraße Barbing – Oberheising
- i) Anpassung Gemeindeverbindungsstraße Unterheising – Oberheising
- j) Anpassung Bundesstraße 8 „Regensburg – Straubing“

Bei der Querschnittswahl wurden von Seiten des Vorhabensträgers etwaige Änderungsabsichten der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger berücksichtigt. Im Einzelnen sind kurz zusammengefasst folgende Anpassungen im Zuge der vorgenannten Straßen und Wege veranlasst:

zu a) Ortsstraßen Rotsäulenweg/Hadamarstraße

Die Ortsstraßen Rotsäulenweg/Hadamarstraße werden an gleicher Stelle auf einer Länge von 160 m in der Höhenlage angepasst, dabei ist aufgrund der Erneuerung des Kreuzungsbauwerks (BW 51) eine Gradientenanhebung um ca. 1,1 m und damit auch ein Neubau des Kreuzungsbauwerks erforderlich. Beim Neubau des Bauwerks BW 51 wird die lichte Weite nicht nur entsprechend den Erfordernissen der Spuraddition bzw. Spursubtraktion am Beginn der Ausbaustrecke angepasst, sondern es wird darüber hinaus bereits der im künftigen Ausbauabschnitt vorgesehene 6-streifige Ausbau des Autobahnkreuzes Regensburg mit berücksichtigt.

Die bestehende Fahrbahnbreite von 6,0 m wird im Bauwerksbereich beibehalten. Die westliche Bauwerkskappe ermöglicht die Anlage eines Gehweges mit einer Breite von bis zu 2,50 m. Aufgrund der nicht erreichbaren Haltesichtweite bei der Einmündung der Straße „Am Zieget“ ist auf der östlichen Bauwerkskappe kein Gehweg vorgesehen.

Der westliche Gehweg wird in südlicher Richtung mit einer Breite von 2,50 m bis zur bestehenden Haltestelle „Rotsäulenweg“ des Regensburger Verkehrsverbundes (RVV) fortgeführt und endet hier. Der bestehende 2,0 m breite östliche Gehweg des Rotsäulenweges wird teilweise rückgebaut, um ein Queren der Fußgänger im Kuppenbereich der Straße zu vermeiden.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu b) Kreisstraße Rs 4 (Augsburger Straße)

Die Anpassung der Kreisstraße Rs 4 (Augsburger Straße) erfolgt auf einer Länge von ca. 170 m an gleicher Stelle. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und der größeren lichte Weite des Bauwerks BW 52 ist ein Neubau des Bauwerks und eine Gradientenanhebung um ca. 1,4 m erforderlich. Wie beim Bauwerk BW 51 wird auch beim Neubau des Bauwerks BW 52 die lichte Weite nicht nur entsprechend den Erfordernissen der Spuraddition bzw. Spursubtraktion am Beginn der Ausbaustrecke angepasst, sondern es wird darüber hinaus bereits der künftig vorgesehene 6-streifige Ausbau des Autobahnkreuzes Regensburg mit berücksichtigt.

Die Fahrbahnbreite der Augsburgsburger Straße wird im Bauwerksbereich, nach Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt Regensburg, von 8,00 m auf 6,50 m reduziert. Die westliche und östliche Bauwerkskappe ermöglichen die Anlage von Gehwegen mit einer Breite von jeweils 2,75 m.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu c) Kreisstraße Rs 19 (Unterislinger Weg)

Der Unterislinger Weg wird an gleicher Stelle auf einer Länge von ca. 96 m an die neuen Verhältnisse angepasst. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und aufgrund der größeren lichten Weite des Bauwerks BW 56 ist eine Gradientenanhebung um ca. 0,40 m erforderlich.

Die derzeitige Fahrbahnbreite von 7,0 m im Bauwerksbereich wird wieder hergestellt. Die westliche Bauwerkskappe ermöglicht die Anlage eines Gehweges mit einer Breite von bis zu 3,50 m. Die Anlage eines Gehweges auf der östlichen Bauwerkskappe ist nicht vorgesehen.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu d) Ortsstraße Markomannenstraße

Ebenfalls an gleicher Stelle wird die Markomannenstraße auf einer Länge von ca. 127 m den neuen Gegebenheiten angepasst. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und aufgrund der größeren lichten Weite

des Bauwerks BW 57 ist hier eine Gradientenanhebung um ca. 0,5 m erforderlich.

Die Fahrbahnbreite von 7,50 m im Bauwerksbereich wird wieder hergestellt. Die östliche Bauwerkskappe ermöglicht die Anlage eines bis zu 3,50 m breiten Gehwegs. Die Anlage eines Gehweges auf der westlichen Bauwerkskappe ist nicht vorgesehen.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu e) Ortsstraße Eisackerstraße

Aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 wird die Eisackerstraße an gleicher Stelle auf einer Länge von ca. 150 m an die neuen Verhältnisse angepasst. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und aufgrund der größeren lichten Weite des Bauwerks BW 62 ist eine Gradientenanhebung um ca. 0,4 m erforderlich.

Gemäß den Abstimmungen des Vorhabensträgers mit der Stadt Regensburg, wird die Fahrbahnbreite im Bauwerksbereich von 7,50 auf 6,00 m reduziert. Die westliche Bauwerkskappe ermöglicht die Anlage eines bis zu 2,50 m breiten Gehwegs. Die Anlage eines Gehweges ist auf der östlichen Bauwerkskappe nicht vorgesehen.

In Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt Regensburg sind derzeit aufgrund der untergeordneten Verkehrsbedeutung gesondert geführte Geh- oder Radwege entlang der Eisackerstraße nicht erforderlich. Die Eisackerstraße ist Teil der Radtour 2 der Stadt Neutraubling „Regensburg Hauptbahnhof – Neutraubling“. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung der Eisackerstraße wird die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs nicht beeinträchtigt.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu f) Ortsstraße Kreuzhofstraße

Die Kreuzhofstraße wird auf einer Länge von ca. 200 m an gleicher Stelle an die geänderten Verhältnisse angepasst. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und aufgrund der größeren lichten Weite des Bauwerks BW 64 ist eine Gradientenanhebung um ca. 0,60 m erforderlich.

Die Breite der Fahrbahn wird im Bauwerksbereich gemäß den Abstimmungen zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt Regensburg von 7,50 m auf 7,00 m reduziert. Die westliche und östliche Bauwerkskappe ermöglichen die Anlage von Gehwegen mit einer Breite von jeweils 2,50 m.

Gesondert geführte Geh- oder Radwege entlang der Kreuzhofstraße sind derzeit aufgrund der untergeordneten Verkehrsbedeutung dieser Straße nicht erforderlich.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu g) Staatsstraße 2145 (Walhallastraße)

Die Staatsstraße 2145 wird an gleicher Stelle auf einer Länge von ca. 280 m an die mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 geänderten Verhältnisse angepasst. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und aufgrund der größeren lichten Weite des Bauwerks BW 65 ist eine Gradientenanhebung um ca. 0,30 m erforderlich. Die Staatsstraße 2145 wird zwischen dem signalisierten Anschlussknoten des südwestlichen Anschlussstellenastes und dem signalisierten Kreuzungsknoten mit der Staatsstraße 2660 in Höhe und Lage angepasst. Die dichte Knotenpunktfolge an der Staatsstraße 2145 in Verbindung mit dem hohen Verkehrsaufkommen macht einen zusätzlichen Fahrstreifen im Bauwerksbereich notwendig. In Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und dem Staatlichen Bauamt Regensburg, Fachbereich Straßenbau, sind künftig vier statt bisher drei Fahrstreifen mit je 3,50 m Breite erforderlich. Der bisher über ein separates und nachträglich errichtetes Bauwerk BW 65/1 geführte gemeinsame Geh- und Radweg wird zusammen mit der Staatsstraße 2145 auf das neu zu errichtende Bauwerk gelegt. Die Fahrbahn wird im Bauwerksbereich von 10,00 m auf 15,00 m verbreitert. Der westlich geführte gemeinsame Geh- und Radweg wird mit 2,50 m Breite und einen Sicherheitstrennstreifen von 75 cm zur Fahrbahn errichtet. Entsprechend dem MS vom 12. Februar 2014, AZ. IID9-43411-001/95 erhält der gemeinsame Geh- und Radweg im Bauwerksbereich eine Breite von 3,00 m zwischen Geländer und Schutzeinrichtung.

Der Oberbau wird gemäß RStO entsprechend der Belastungsklasse Bk 10 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu h) Gemeindeverbindungsstraße Barbing – Oberheising

Die Gemeindeverbindungsstraße Barbing - Oberheising wird auf einer Länge von ca. 200 m an gleicher Stelle an die neuen Verhältnisse angepasst. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und aufgrund der größeren lichten Weite des Bauwerks BW 66 ist eine Gradientenanhebung um ca. 0,60 m erforderlich. Die im Bestand vorhandene Fahrbahnbreite von 5,00 m wird wiederhergestellt. Auch wenn diese Wegeverbindung Teil der Radtour 1 der Stadt Neutraubling („Sarchinger Weiher“) ist, so sind aufgrund der untergeordneten Bedeutung dieser Gemeindeverbindungsstraße auf den Bauwerkskappen keine gesondert geführten Geh- und Radwege vorgesehen und auch nicht erforderlich.

Der Oberbau wird gemäß RStO, Ausgabe 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu i) Gemeindeverbindungsstraße Unterheising – Oberheising

Die Gemeindeverbindungsstraße Unterheising - Oberheising wird auf einer Länge von ca. 190 m an die durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 geänderten Gegebenheiten angepasst. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und aufgrund der größeren lichten Weite des Bauwerks BW 67 ist eine Gradientenanhebung um ca. 0,65 m erforderlich.

Die Gemeindeverbindungsstraße Unterheisinger Weg mit einer ursprünglichen Fahrbahnbreite von 4,00 m (mit Aufweitungen bis zu 5,00 m als Wartebereich für den Begegnungsverkehr vor und nach dem Kreuzungsbauwerk) wird im gesamten zu erneuernden Bereich auf 4,50 m verbreitert. Dadurch kann auf die Anlage von separaten Wartebereichen verzichtet werden. Im Bauwerksbereich ist aufgrund der beidseitigen Hochborde eine Fahrbahnbreite von 5,00 m erforderlich. Gesondert geführte Geh- und Radwege sind aufgrund der untergeordneten Bedeutung der Gemeindeverbindungsstraße nicht erforderlich.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 in der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

zu j) Bundesstraße 8 „Regensburg – Straubing“

Die Bundesstraße 8 wird auf einer Länge von ca. 190 m an gleicher Stelle an die geänderten Verhältnisse angepasst. Aufgrund der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe und aufgrund der größeren lichten Weite des Bauwerks BW 68 ist eine Gradientenanhebung um ca. 0,65 m erforderlich. Die Bundesstraße 8 wird mit ihrer ursprünglichen Fahrbahnbreite von 8,50 m im

Bauwerksbereich wieder hergestellt. In Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und dem Staatlichen Bauamt Regensburg, Fachbereich Straßenbau wird die östliche Bauwerkskappe so ausgeführt, dass ein gemeinsamer Geh- und Radweges mit einer Breite von 3,00 m zwischen dem Geländer und der Schutzeinrichtung angelegt werden kann. Die zuführenden Radwege werden mittelfristig vom Staatlichen Bauamt Regensburg, Fachbereich Straßenbau im Zuge des Radwegeprogrammes umgesetzt.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 in der Belastungsklasse Bk 10 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

#### 3.3.5.3.2 Betriebswege/öffentliche Feld- und Waldwege

##### - neue Betriebswege im Rahmen des Winterdienstbetriebes

Im Bestand kann der 4-streifige Fahrbahnquerschnitt je Räum- und Streuschleife mit einem Winterdienstfahrzeug betreut werden. Der künftig 6-streifige Fahrbahnquerschnitt der Bundesautobahn A 3 erfordert wegen der größeren Fahrbahnbreite im Winterdienstbetrieb den Einsatz von zwei parallel fahrenden Winterdienstfahrzeugen. Aufgrund des Ausbauendes nach der Anschlussstelle Rosenhof und der großen Entfernung bis zur nächsten Anschlussstelle Wörth a.d.Donau/Wiesent (ca. 9 km) entsteht ein hoher Anteil an Leerfahrten für das zweite Winterdienstfahrzeug. Damit lassen sich künftig die Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie die Vorgaben der Obersten Baubehörde bzgl. der zulässigen Umlaufzeiten der Räum- und Streuschleifen an Bundesautobahnen ohne zusätzliche Betriebsumfahrt nicht erfüllen.

Die Betriebsumfahrt wird an der bestehenden Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 507+252 errichtet. Die Fahrbahn erhält die nach den RAA zulässige Mindestbreite von 5,00 m mit 1,00 m breiten Banketten.

Der Oberbau wird gemäß RStO 2012 entsprechend der Belastungsklasse Bk 3,2 bzw. in der Belastungsklasse der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung der Richtlinie befestigt.

##### - bestehende bzw. neue Betriebswege/öffentliche Feld- und Waldwege

Um eine Zugänglichkeit zu Anlagen der Bundesautobahn, wie hohe Dammböschungen, Versickermulden, Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände zu gewährleisten sind Betriebswege erforderlich. Durch den Ausbau werden bereichsweise im Bestand bereits vorhandene Betriebswege überbaut. Diese werden – soweit weiterhin erforderlich - in verdrängter Lage wieder hergestellt.

Darüber hinaus werden neue Betriebswege angelegt um die Zugänglichkeit zu neuen Anlagen der Bundesautobahn (neue Versickermulden etc.) zu gewährleisten.

Öffentliche Feld- und Waldwege sowie der Weg der Parkanlage des Universitätsgeländes, die im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 überbaut werden, werden ebenfalls in verdrängter Lage wieder hergestellt.

Die Betriebs- und Wirtschaftswege erhalten in der Regel eine 3,00 m breite Fahrbahn mit jeweils 0,50 m breiten Banketten. Die Befestigung der Fahrbahn erfolgt gemäß den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ mit wassergebundener Deckschicht. Die Lage der betreffenden Wege ist in den Lageplänen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) dargestellt.

#### 3.3.5.3.3 Parkplätze

Die bestehenden Parkplätze bei Bau-km 500+100 (= Betr.-km 500,100) in Fahrtrichtung Passau und Bau-km 500+600 (= Betr.-km 500,600) in Fahrtrichtung Nürnberg, die je eine Fahrspur und einen rund 120 m langen Parkstreifen aufweisen, werden von der Baumaßnahme berührt. Ein Wiederherstellen der Parkplätze in verdrängter Lage ist an dieser Stelle nach den heutigen Richtlinien zur Anlage von Rastanlagen nicht mehr möglich. Die Parkplätze werden daher ersatzlos rückgebaut.

Hinsichtlich der näheren Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 17 bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 11T) verwiesen und Bezug genommen.

#### 3.3.5.4 Ingenieurbauwerke

Im Ausbaubereich befinden sich insgesamt 28 Unter- bzw. Überführungsbauwerke (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7). Von den Unter- und Überführungsbauwerken müssen 16 Bauwerke aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 vollständig erneuert werden (vgl. auch Ausführungen zu vorstehender Ziffer 3.3.5.3.1). Bei zwei überschütteten Bauwerken (BW 60 und BW 61) wird die breitere Dammkrone über Stützscheiben abgefangen und an zwei Bauwerken (BW 66/1 und BW 69) sind lediglich die Böschungskegel durch Stützkonstruktionen zu sichern.

Das halbseitige Durchlassbauwerk BW 53 ist nicht mehr erforderlich und wird verdämmt.

#### 3.3.5.5 Böschungen

Grundsätzlich werden alle Straßenböschungen ab einer Höhe von 2,00 m sowohl in Damm- als auch in Einschnittslagen mit einer Regelneigung von 1:1,5 ausgebildet.

Unter einer Höhe von 2,0 m beträgt die Böschungsbreite nach Ziffer 4.2.4 der RAA konstant 3,00 m. Am Dammfuss wird die Ausrundung (Tangentenlänge 3,00 m) im Bedarfsfall durch eine Dammfußmulde ersetzt.

Am Beginn der Baustrecke zwischen Bau-km 491+900 bis Bau-km 492+400 (= Betr.-km 491,900 bis Betr.-km 492,400) wird die bestehende Einschnittsböschung aufgeweitet. Aufgrund der anstehenden Böden wird in den Aufweitungsbereichen die vorhandene Böschungsneigung von 1:2 analog zum Bestand hergestellt.

Lärmschutzwälle werden mit einer Regelneigung von 1:1,5 ausgebildet. Anliegerseitig wird zur Einbindung in das Gelände eine Ausrundung mit einer Tangentenlänge von 1,5 m vorgesehen.

### 3.3.5.6 Baugrund, Massenbilanz, Grundwasser und Entwässerung

#### 3.3.5.6.1 Baugrund

Die Bundesautobahn A 3 verläuft am Übergang von zwei geologischen Einheiten. Diese sind das tertiäre Hügelland im Süden und die Jura/Kreide Ablagerungen im Norden.

Die Jurakalke des südlichen Frankenjuras werden von den Ablagerungen der Regensburger Oberkreide überlagert. Westlich des Autobahnkreuzes Regensburg ist diese Schichtfolge sehr gut erkennbar. In die Ablagerungen des Juras und der Kreide haben sich im Tertiär Täler eingeschnitten, die im Lauf der Erdgeschichte verfüllt wurden. Die tertiären Talfüllungen bestehen aus Sand, Schluff und Ton mit Einlagerungen von Braunkohle. Darüber liegt eine Schicht aus Verwitterungslehm und Löss. Östlich von Regensburg erweitert sich das Donautal. Über den Donaukiesen liegen Auelehm und Löss.

Unabhängig von der geologischen Herkunft können die Böden des Tertiärs und des Quartärs (Löss) unter dem Begriff bindige Böden zusammengefasst werden.

Die Böden sind als stark frostempfindlich einzustufen. Bei Zutritt von Wasser weichen die bindigen Böden auf und können nicht mehr mit der erforderlichen Verdichtung eingebaut werden. Da im Bereich der Ausbaustrecke insgesamt ein Massendefizit zu erwarten ist, werden die ausgehobenen Massen im Bereich der Strecke soweit möglich wieder eingebaut, dazu ist teilweise eine Bodenverbesserung mit Bindemitteln erforderlich.

Der Auelehm im Bereich des Aubachs ist nicht tragfähig. In diesem Bereich sind ein Bodenaustausch oder andere tragfähigkeitsverbessernde Maßnahmen (beispielsweise Rüttelstopfsäulen) erforderlich.



#### 3.3.5.6.2 Massenbilanz

Der Umfang der zu gewinnenden Massen in den Einschnittbereichen beträgt ca. 50.000 m<sup>3</sup>. Dem gegenüber steht ein Bedarf für die Verbreiterung von Dämmen in einer Höhe von ca. 60.000 m<sup>3</sup>. Für die Anlage der Lärmschutzwälle und Wall-/Wandkombinationen entsteht ein Bedarf von ca. 580.000 m<sup>3</sup>. Es werden somit insgesamt ca. 600.000 m<sup>3</sup> Erdmassen zusätzlich benötigt.

#### 3.3.5.6.3 Altlastenverdachtsflächen

Die Ausbaumaßnahme berührt die Altlastenverdachtsfläche „G 745“, zu der das gesamte Gelände des Rangierbahnhofs Regensburg-Ost zählt. Für den betreffenden Bereich gibt es kein Altlastengutachten, es wird jedoch ein für Bahnflächen typisches Belastungsprofil (Schwermetall-, PAK-, MKW- und Herbizidbelastung) erwartet. Die Erdarbeiten im Bereich dieser Verdachtsfläche sind von einem altlastensachverständigen Ingenieurbüro zu überwachen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

#### 3.3.5.6.4 Rüstungsaltlasten

Im Regensburger Osten kam es während des zweiten Weltkriegs zu Kampfhandlungen in Form massiver Luftangriffe. Ziele waren dabei der Ölhafen Regensburg, die Flakbatterie am Napoleonstein, das Kasernenviertel und der Fliegerhorst Obertraubling (jetzt Neutraubling).

Der Erdbau der Autobahntrasse wurde bereits Anfang des 2. Weltkriegs begonnen. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass in den Schüttungen des Autobahndamms Blindgänger auftreten. Einige Bauwerke wurden ebenfalls vor den Bombardierungen begonnen z. B. die Unterführung der Gleisanlagen der DB AG. Unter den jüngeren Dammschüttungen aus der Nachkriegszeit könnten ebenfalls Blindgänger liegen.

Für die Gesamtstrecke der Bundesautobahn A 3 wurde vom Vorhabensträger eine historisch-genetische Rekonstruktion der Kampfmittelbelastung in Auftrag gegeben. Die Auswertung der Recherchen ergab, dass die Bundesautobahn A 3 im Bereich von Regensburg bis Rosenhof gemäß den „Arbeitshilfen Kampfmittelräumung“ zu Flächenkategorie 2 gehört, d.h. auf den Flächen wurden Kampfmittelbelastungen vermutet oder festgestellt. Es besteht daher weiterer Erkundungsbedarf. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### 3.3.5.6.5 Grundwasser

Im Trassenverlauf der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting sind keine Grundwasserleiter bekannt. Wie das Wasserwirtschaftsamt Regensburg in seiner

Stellungnahme vom 11. Dezember 2014 auch bestätigt hat, können jedoch lokale Schichtwasserhorizonte auftreten. Aufgrund der anstehenden bindigen Böden ist in diesem Bereich keine Versickerung von Niederschlagswasser möglich.

Ab der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting bis zum Ende der Ausbaustrecke bei der Anschlussstelle Rosenhof bilden die Donaukiese den Grundwasserleiter.

Aufgrund des im Bereich des Aubachs oberflächennah anstehenden Grundwassers hat der Vorhabensträger das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland mit einer hydrogeologischen Untersuchung der Grundwassersituation beauftragt. Neben den Aufzeichnungen der Grundwassermesspegel von 1974 bis 1994 der Rhein-Main-Donau AG wurden die Daten von 21 im Jahre 2012 errichteten eigenen Grundwassermesspegeln mit ausgewertet. Aus der Kombination der zuvor genannten Messdaten wurden detaillierte Grundwassergleichen- und Flurabstandspläne erstellt.

Bei einer Versickerung von Niederschlagswasser muss sichergestellt werden, dass es dadurch nicht zu einer Verschlechterung der Situation in Bereichen mit dichter Wohnbebauung und Gewerbebetrieben kommt. Das der Planfeststellungsbehörde vorliegende und in die Planfeststellungsunterlagen berücksichtigte Gutachten des Büros Dr. Blasy & Dr. Øverland kommt zu dem Ergebnis, dass bereits einen Meter neben der Versickermulde keine messbare Erhöhung des Grundwasserspiegels berechnet werden kann. Eine Verschlechterung der Grundwassersituation in Bezug auf die Grundwasserstände durch den Ausbau der bestehenden Autobahn von vier auf sechs Fahrstreifen kann damit ausgeschlossen werden.

Wie das Wasserwirtschaftsamt Regensburg in seiner Stellungnahme vom 11. Dezember 2014 feststellt, darf durch die teilweise geplanten, zeitweise flächenhaften Versickerungen von Niederschlagswasser die natürliche Selbstreinigungskraft des Bodens und des Grundwassers sowie die Aufnahmefähigkeit des Untergrundes nicht überfordert werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### 3.3.5.6.6 Entwässerung

Die bisherigen Anlagen zur Ableitung des Niederschlagswassers (Einleitung in städtische Mischwasserkanäle oder autobahneigene Versickerschächte) entsprechen nicht den wasserwirtschaftlichen Grundsätzen und den Anforderungen des heutigen Gewässer- und Grundwasserschutzes. Zudem sind die bestehenden Entwässerungsanlagen nach rund 50 Jahren weitestgehend erneuerungsbedürftig.

Durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 werden durch die Fahrbahnverbreiterungen zusätzliche Flächen versiegelt und durch die Anlage von

Lärmschutzeinrichtungen das bisher über Bankette und Böschungen breitflächig versickerte Niederschlagswasser an einer breitflächigen Versickerung gehindert.

Die Entwässerungseinrichtungen werden quantitativ an die künftigen Erfordernisse und qualitativ an die heute anzuwendenden Regeln der Technik angepasst.

Die geplante Straßenentwässerung ist in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlage 1T, Kapitel 4.11; Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 11T; Band 5: Unterlage 18). Bezüglich der näheren Einzelheiten wird daher auf diese Unterlagen verwiesen.

Aufgrund einer im Anhörungsverfahren vorgetragenen Forderung auf Verlegung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2 hat der Vorhabensträger den geplanten Standort (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1T; Band 5: Unterlage 18.2, Blatt Nr. 1T.) nochmals eingehend überprüft. Hierzu hat der Vorhabensträger ergänzend zur geplanten Lösung (vgl. Abbildung 2) insgesamt 3 alternative Standorte (vgl. Abbildung 4 bis Abbildung 5) untersucht. Festzuhalten bleibt, dass ein Verzicht auf die Beckenanlagen Nr. 2 im Hinblick auf eine sach- und fachgerechte Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers ausgeschlossen ist.

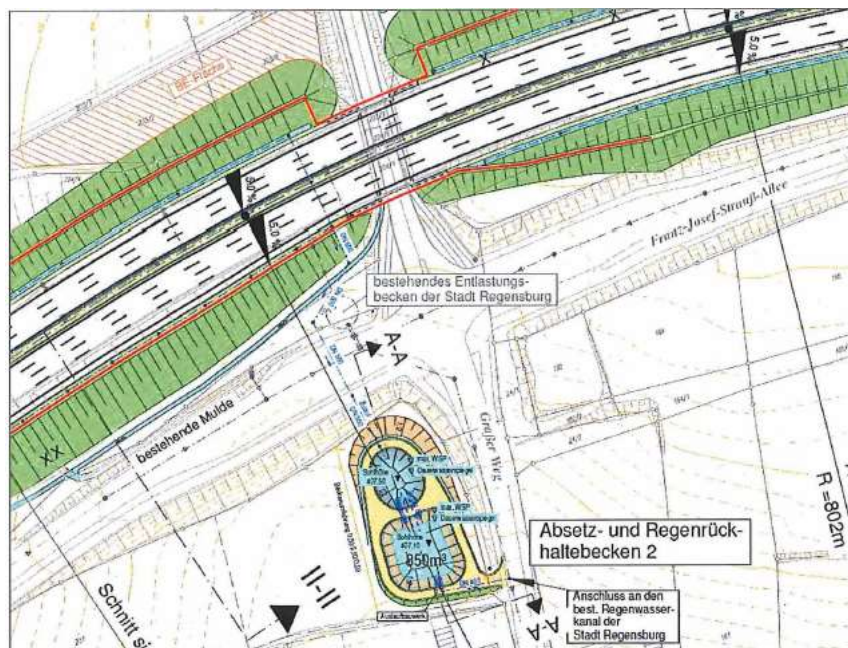


Abbildung 2: geplanter Standort des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2

Unabhängig vom Standort und Form der jeweiligen Bauwerke wurden die untersuchten Varianten immer für die gleichen Anforderungen bemessen. Das erforderliche Rückhaltevolumen beträgt bei einer Überschreitungshäufigkeit  $n = 0,1$  und  $30 \text{ l/s}$  Drosselabfluss  $850 \text{ m}^3$ . Für die untersuchten Varianten wird auf Empfehlung des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg beim Regenrückhaltebecken kein Dauerstau geplant. Es ist ein Absetzbecken nach RAS-EW mit  $q_a = 18 \text{ m}^3/\text{m}^2/\text{h}$  geplant.

Der vom Einwendungsführer vorgeschlagene Standort nördlich der Franz-Josef-Strauß-Allee scheidet insoweit aus, als hier – unabhängig von der Tatsache, dass sich hier bereits ein unterirdisches städtisches Entlastungsbecken befindet - unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1T) nicht genügend Platz für ein ausreichend dimensioniertes Absetz- und Regenrückhaltebecken vorhanden ist.

#### Variante 1:

Bei dieser Variante (vgl. Abbildung 3) bleibt die Absetz- und Rückhalteinlage auf dem gleichen Grundstück wie im Feststellungsentwurf. Allerdings werden beide Bauwerke in Stahlbetonbauweise mit senkrechten Wänden und geschlossenen Decken errichtet. Der Grundstücksbedarf sinkt bei dieser Variante auf rund 550 m<sup>2</sup>. Wie bei der Planfeststellungslösung erfolgt die gedrosselte Ableitung des vorgereinigten Niederschlagswassers über den Regenwasserkanal der Stadt Regensburg.

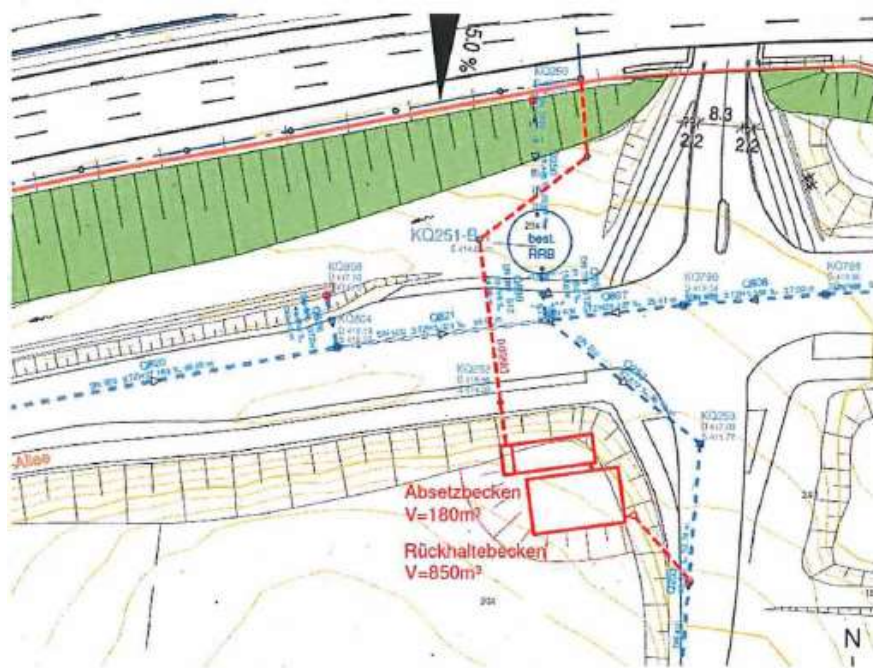


Abbildung 3: Variante 1 zum Standort des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2

#### Variante 2:

Absetz- und Rückhaltebecken werden bei dieser Variante (vgl. Abbildung 4) nördlich der Bundesautobahn A 3 und westlich des Graßer Weges auf der Flurnummer 203/6, Gemarkung Graß untergebracht. Die Bauwerke weisen dabei die gleichen Bauweisen und Abmessungen wie bei Variante 1 auf. Die Ausleitung des Niederschlagswassers erfolgt dann von der Bundesautobahn A 3 her zunächst nach Norden. Im weiteren Verlauf muss die Bundesautobahn A 3 gequert werden, um das Niederschlagswasser über den Regenwasserkanal der Stadt Regensburg dem

südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Islinger Mühlbach zuzuführen. Wegen der nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz zur Lärmvorsorge erforderlichen Lärmschutzanlagen bleibt hier für die Anlage der Rückhalteräume nur noch ein ca. 23 m breiter Streifen bis zum Weg Flur-Nr. 203/7, Gemarkung Graß. Das Gelände fällt in diesem Bereich relativ steil von West nach Ost.

Für die Ableitung des gedrosselten Ablaufes muss ein Regenwasserkanal unter der Brücke der Bundesautobahn A 3 im Graßer Weg verlegt werden. Nach der Querung der Franz-Josef-Strauß-Allee kann der Anschluss an den Regenwasserkanal DN 400 der Stadt Regensburg erfolgen. Die Ablauleitung hat eine Gesamtlänge von ca. 130 m. Zusätzlich zu berücksichtigen sind hier erforderliche Verlegungen von in diesem Bereich vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen (z.B. REWAG).

Aufgrund der erforderlichen Zugänglichkeit der Beckenanlagen, muss der hier geplante Lärmschutzwall verkürzt ausgeführt und dafür die Lärmschutzwand auf dem Unterführungsbauwerk des Graßer Weges entsprechend um ca. 30 m in Richtung Westen verlängert werden.

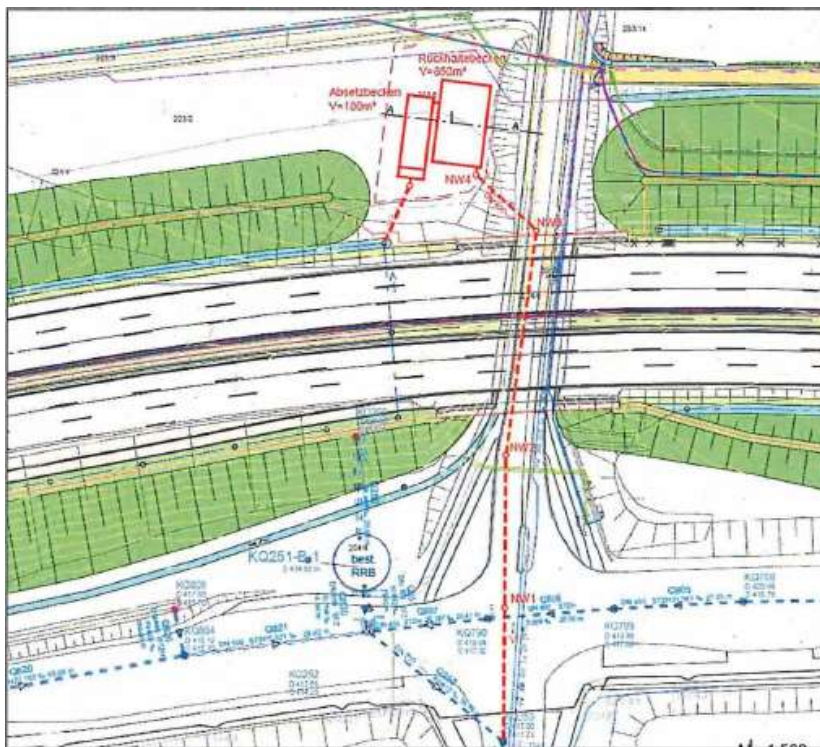


Abbildung 4: Variante 2 zum Standort des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2

### Variante 3:

Als Standort für das Absetz- und Rückhaltebecken (vgl. Abbildung 5) ist hier wie bei Variante 2 das nördlich der Bundesautobahn A 3 und westlich des Graßer Weges gelegene Grundstück Fl.-Nr. 203/6, Gemarkung Graß vorgesehen. Da das Gelände hier im Vergleich zum Niveau der Bundesautobahn A 3 nur etwa 2,0 m tiefer liegt, das Gelände nach Westen stark absteigt und kein Rückstau entstehen darf, müssen

die Bauwerke relativ nahe am Graßer Weg zum Liegen kommen, damit ein freier Wasserabfluss erfolgen kann.

Der Flächenbedarf für das Absetz- und Rückhaltebecken ist hier ähnlich wie bei der vorgesehenen Planfeststellungslösung. Während für das Absetzbecken eine Pflasterung von Böschung und Sohle mit Granitsteinen vorgesehen ist, wird das Rückhaltebecken als reines Erdbaubecken ohne Dauerstau und Abdichtung geplant. Für das wildabfließende Wasser aus dem nördlich und westlich der Beckenanlagen liegenden Hangeinzugsgebiet ist eine Geländemulde erforderlich, die einen Einlaufschacht mit Ablauf in das geplante Regenrückhaltebecken erhält.

Die gedrosselte Ableitung erfolgt wie bei Variante 2 durch einen Kanal im Graßer Weg mit Anschluss am Regenwasserkanal unterhalb der Franz-Josef-Strauß-Allee. Der Ableitungskanal wird auf der westlichen Straßenseite des Graßer Weges geplant, so dass der Abstand zu den vorhandenen Leitungen in diesem Bereich, vor allem den Gas- und Wasserleitungen, möglichst groß bleibt. Es wurde grundsätzlich versucht, Kreuzungen mit bestehenden Versorgungsleitungen und Kabeln zu vermeiden. An mehreren Stellen war dies jedoch nicht möglich. Somit kommt es an wenigen Stellen zu Kreuzungen mit bestehenden Leitungen, die jedoch aufgrund der gewählten Höhenlage des geplanten Ableitungskanals zu keinen Problemen führen.

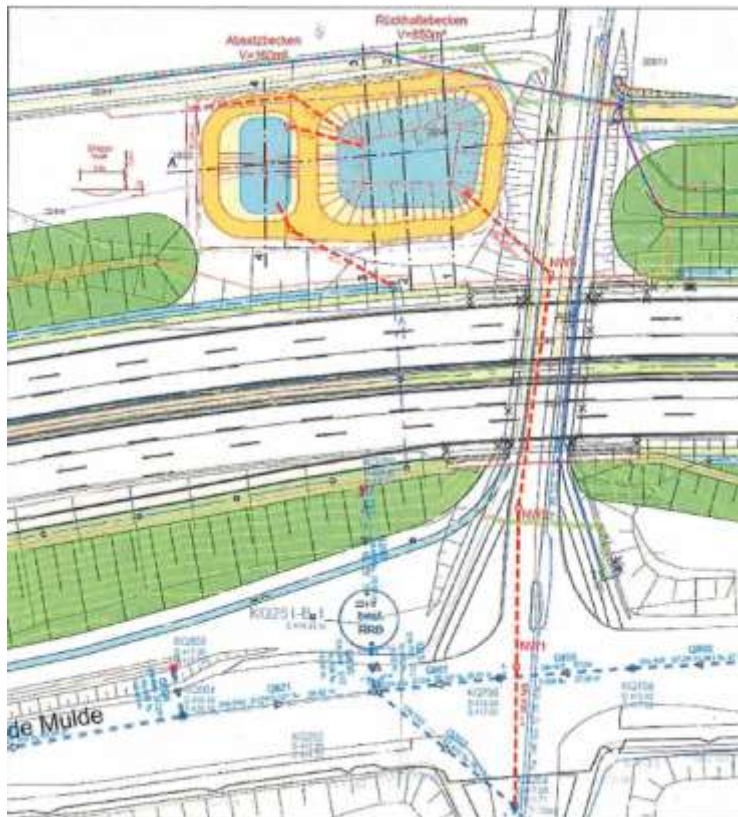


Abbildung 5: Variante 3 zum Standort des Absetz- und Regenrückhaltebeckens Nr. 2

Der bestehende Regenwasserkanal im Kreuzungsbereich mit der Franz-Josef-Strauß-Allee wird aufgrund der sonst relativ gering ausfallenden Rohrüberdeckung unterquert. Für die Zuleitung zum Absetzbecken und die Ableitung vom Rückhaltebecken werden insgesamt Kanäle mit einer Länge von 160 m erforderlich.

Um die Beckenanlagen unterzubringen, muss – wie bei der Variante 2 – der hier geplante Lärmschutzwall entsprechend verkürzt ausgeführt und dafür die Lärmschutzwand auf dem Unterführungsbauwerk des Graßer Weges um ca. 60 m in Richtung Westen verlängert werden.

Variantenvergleich mit Wertung:

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind alle untersuchten Varianten regelkonform und entsprechen den Festlegungen der einschlägigen Richtlinien.

Die Wertung im Rahmen des nachfolgenden Variantenvergleichs beruht auf folgender Bewertungsmatrix:

Sehr gut = 5 Punkte; gut = 4 Punkte; neutral = 3 Punkte; schlecht = 2 Punkte; sehr schlecht = 1 Punkt

Baukosten:

Die für die in offener Erdbauweise zu erstellenden Becken anfallenden Baukosten der geplanten Lösung (ca. 309.000 €) sowie für die Variante 3 (ca. 343.000 €) sind deutlich günstiger als die für die in geschlossener Stahlbetonbauweise erstellten Becken erforderlichen Kosten der Varianten 1 (ca. 418.000 €) und 2 (ca. 458.000 €). Bei den Varianten 2 und 3 ist zu berücksichtigen, dass hier zusätzliche Kosten durch die längere Ableitung zum bestehenden Regenwasserkanal im Graßer Weg entstehen. Des Weiteren fallen bei den nördlichen Varianten wegen der erforderlichen Verkürzung des Lärmschutzwalles Mehrkosten für die entsprechend länger auszuführenden Lärmschutzwände an. Bei der Variante 2 kommt hinzu, dass hier zusätzliche Kosten für Leitungsverlegungen entstehen. Insgesamt gesehen stellt die Variante 2 hinsichtlich der Baukosten die ungünstigste und die geplante Lösung, gefolgt von den Varianten 3 und 1, die günstigste Lösung dar.

	Planlösung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Wertung	sehr gut	schlecht	sehr schlecht	gut
Punkte	5	2	1	4

Tabelle 20: Wertung „Baukosten“ Variantenvergleich Standort RRB 2

Flächenbedarf:

In Bezug auf den Flächenbedarf schneiden die gleich platzsparenden Varianten 1 und 2 am günstigsten ab, wobei die Variante 2 hier insoweit besser abschneidet, als hier ausschließlich Flächen des Vorhabensträgers beansprucht werden. Aufgrund

ihres vergleichbaren und aufgrund der offenen Erdbauweise umfangreicheren Flächenbedarfs schneiden hier die Planlösung und die Variante 3 ungünstigster ab. Die Variante 3 ist gegenüber der Planlösung insofern günstiger einzuschätzen, als hier die Beckenanlagen zu 2/3 auf Grundstücksflächen des Vorhabensträgers und zu 1/3 auf Grundstücksflächen Dritter zu liegen kommen. Festzuhalten bleibt, dass bis auf die Variante 2 alle anderen Lösungen Grundstücksflächen Dritter in mehr oder weniger großen Umfang beanspruchen.

	Planlösung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Wertung	sehr schlecht	gut	sehr gut	neutral
Punkte	1	4	5	3

Tabelle 21: Wertung „Flächenbedarf“ Variantenvergleich Standort RRB 2

#### Wasserwirtschaftliche Einschätzung:

Wie einleitend bereits festgestellt handelt es sich bei allen untersuchten Varianten um regelkonforme und richtliniengerechte Lösungen. Nachdem eine örtliche Rückführung von Niederschlägen in den natürlichen Wasserkreislauf im Sinne des § 55 Abs. 2 WHG aus wasserwirtschaftlicher Sicht bei Straßen zu bevorzugen ist, schneiden vorliegend die Planlösung und die Variante 3 am günstigsten ab. Die Varianten 1 und 2 mit den Stahlbetonbecken und der fehlenden Versickerfähigkeit sind hier etwas ungünstiger zu bewerten.

	Planlösung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Wertung	sehr gut	neutral	neutral	sehr gut
Punkte	5	3	3	5

Tabelle 22: Wertung „wasserwirtschaftliche Einschätzung“ Variantenvergleich Standort RRB 2

#### Unterhaltung und Betrieb:

Bei der Bewertung der Becken hinsichtlich Unterhalt und Betrieb lässt sich keine pauschale Aussage treffen welche Bauweise besser ist. Der Aufwand für die Reinigung von kompakten Betonbauwerken ist geringer als für die großflächigen offenen Bauwerke, weil hier eine relativ einfache Absaugung mit den üblichen Kanalspülern erfolgen kann. Offene Becken haben hingegen den Vorteil, dass eine optische Inspektion sehr einfach möglich ist. Bei den geschlossenen Becken können wiederum durch entsprechend leicht zugängliche Gitterroste oder Abdeckungen die erforderlichen Kontrollen erleichtert werden. Die Sicherheitsvorgaben beim Einstieg in geschlossene Schächte und Bauwerke sind zu beachten und stellen insoweit wieder eine gewisse Erschwernis für Betrieb und Unterhalt dar. Aufgrund der genannten Punkte werden die offenen Becken in der Bewertungsmatrix etwas besser bewertet als die geschlossenen Anlagen.



	Planlösung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Wertung	neutral	schlecht	schlecht	neutral
Punkte	3	2	2	3

Tabelle 23: Wertung „Unterhaltung und Betrieb“ Variantenvergleich Standort RRB 2

#### Landschaftsbild:

Vom Platzbedarf und von der Akzeptanz durch die Anwohner haben die geschlossenen und kaum sichtbaren Becken einen Vorteil gegenüber den offenen Anlagen. Jedoch lassen sich offene Erdbecken durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen durchaus gut in das Landschaftsbild einbinden. Die Varianten 1 und 2 sind daher günstiger als die Planlösung und Variante 3 einzustufen.

	Planlösung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Wertung	gut	sehr gut	sehr gut	gut
Punkte	4	5	5	4

Tabelle 24: Wertung „Landschaftsbild“ Variantenvergleich Standort RRB 2

#### Eingriff in städtische Straßen:

Bei den nördlichen Varianten 2 und 3 muss die Verlegung der Ableitung aus den Beckenanlagen im Straßenbereich des Graßer Wegs erfolgen. Dadurch muss zum einen die Asphaltdecke geöffnet werden, zum anderen ist diese Leitungsverlegung mit deutlichen Verkehrsbeeinträchtigungen verbunden.

Unter Hinweis auf die Variantenbeschreibung ist bei der Variante 2 zusätzlich noch die Verlegung einer Versorgungsleitung erforderlich, die im Rahmen der Verlegung des Ableitungskanals mit erfolgen kann und hier zu keiner schlechteren Einstufung gegenüber der Variante 3 führt. In Bezug auf den Eingriff in städtische Straßen sind die Planlösung und die Variante 1 günstiger zu bewerten als die Varianten 2 und 3.

	Planlösung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Wertung	gut	gut	schlecht	schlecht
Punkte	4	4	2	2

Tabelle 25: Wertung „Eingriff in städtische Straßen“ Variantenvergleich Standort RRB 2

Gesamtwertung nach Punkten:

	Planlösung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Baukosten	5	2	1	4
Flächenbedarf	1	4	5	3
wasserwirtschaftliche Einschätzung	5	3	3	5
Unterhaltung/Betrieb	3	2	2	3
Landschaftsbild	4	5	5	4
Eingriff in städtische Straßen	4	4	2	2
Gesamtpunkte	22	20	18	21
Rangfolge	1	3	4	2

Tabelle 26: Gesamtwertung Variantenvergleich Standort RRB 2

In der Gesamtbetrachtung schneidet die Planlösung etwas günstiger wie die Varianten 3 und 1 ab. Die ungünstigste Lösung stellt die Variante 2 dar. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich gegenüber der geplanten Lösung keine andere Lösung als vorzugswürdiger aufdrängt. Insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt, als bei gleichzeitig niedrigen Baukosten und geringen Eingriffen in die vorhandene Infrastruktur eine den gesetzlichen Regelungen des WHG gerecht werdende Rückführung des Niederschlagswassers in den natürlichen Wasserkreislauf möglich ist. Eine bei beschränkten Platzverhältnissen zu bevorzugende geschlossene Bauweise der Beckenanlagen drängt sich aufgrund der vorhandenen örtlichen Verhältnisse nicht auf.

3.3.6 Immissionsschutz, Bodenschutz

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

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der

Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 23. November 2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, S. 331 ff.).

#### 3.3.6.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG Urteil vom 13. Mai 2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

Entsprechend den Anforderungen der Rechtsprechung an den Lärmschutz ist die Planung auch daraufhin überprüft worden, ob Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen bzw. anzuerkennen sind.

#### 3.3.6.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung und Gradiente

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Gemäß § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 S. 2 BImSchG).

Die Planung für den 6-streifigen Ausbau einer Bundesautobahn auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam im Sinne des § 50 BImSchG (VLärmSchR 97). Es ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, z.B. Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z.B. Kurgelände, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheime, Schulen) so weit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch andere planerische Maßnahmen zu schützen, z.B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Soweit andere öffentliche oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärmindernde Trassenführung auszuschöpfen.

Für den Lärmschutz durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht. Aus § 50 BImSchG folgt, dass diese möglichst unterschritten werden sollen. Die in DIN 18 005, Beiblatt 1, Ausgabe 1987, enthaltenen Orientierungswerte ("Schallschutz Städtebau") können hier als Anhalt dienen. Insoweit kann auf die vorstehenden Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.3.1.1 und 2.3.1.1 dieses Beschlusses verwiesen werden.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses), scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater (z.B. Eigentum, Landwirtschaft) Belange aus. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden.

### 3.3.6.1.2 Rechtsgrundlage der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die auszubauende Bundesautobahn A 3. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 16. BImSchV dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet (vgl. hierzu nachfolgende Ausführungen zu Ziffer 3.3.6.1.2.2 und vorstehende Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.3.1.1).

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

	tags	nachts
a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)

b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
d) in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) vorstehender Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Einzelne Wohnbebauung im Außenbereich ist nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie wie Gebäude in Misch-, Dorf- und Kerngebieten zu schützen. Es gelten daher die Grenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

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

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

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

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, DVBl 1996, 916; BVerwG, Urteil vom 23. November 2001, Az. 4 A 46.99, DVBl 2002, 565).

Für unbebaute Gebiete, die lediglich im Flächennutzungsplan als Baugebiete dargestellt sind und für die kein rechtswirksamer Bebauungsplan vorliegt besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabensträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche

Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13. November 2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21. September 1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, 1008, 1009). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

#### 3.3.6.1.2.1 Verkehrslärberechnung

##### Ausgangsdaten

Die schalltechnischen Berechnungen (Band 2: Unterlage 11.2.2) berücksichtigen folgende Eingangsgrößen:

- die digitale Straßenplanung zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof vom 1. August 2014 mit den Tekturen vom 30. November 2015,
- die Verkehrsanalyse vom 22. August 2013 von Professor Dr.-Ing. Kurzak für das Prognosejahr 2030,
- als zulässige Höchstgeschwindigkeiten  $V_{zul.} = 130$  km/h für Pkw und  $V_{zul.} = 80$  km/h für Lkw,
- der Korrekturwert für den Fahrbahnbelag  $D_{StrO} = -5$  dB(A) für den Bereich zwischen Bau-km 491+640 bis Bau-km 504+735
- der Korrekturwert für den Fahrbahnbelag  $D_{StrO} = -2$  dB(A) für den Bereich von Bau-km 504+735 bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 506+300.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Vorhabensträger – unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 4) auf die Bezug genommen wird - mit der der Planung für die einzelnen Streckenabschnitte zwischen den Anschlussstellen zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, DVBl. 1996, 916, BVerwG, Urteil vom 23. November 2001, Az. 4 A 46.99, DVBl 2002, 565). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich

eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 Verkehrslärmschutzverordnung hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke im Bereich zwischen Bau-km 491+640 bis Bau-km 504+735 ein Belag vorgesehen ist, der den Ansatz eines Korrekturwertes von  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen bei der Berechnung nach der durch ARS Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 ergänzten Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt (vgl. Band 4: Unterlage 11T, Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.1.1). Der Vorhabensträger hat die lärmindernde Wirkung von  $-5 \text{ dB(A)}$  auf Dauer zu gewährleisten (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 6.1.4 bis 6.1.7 dieses Beschlusses), da auch eine Berücksichtigung dieses Wertes in der schalltechnischen Berechnung erfolgt ist (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T).

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um  $3 \text{ dB(A)}$  erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der in der Verkehrsprognose angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2030 sehr unwahrscheinlich ist.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird - unabhängig von der tatsächlichen Lage - stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind daher zurückzuweisen.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren



Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 4) zu entnehmen. Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung der betrachteten Gebiete wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt. Soweit von Einwendungsführern die Berechnungen als falsch oder unglaubwürdig bezeichnet werden, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Unterlagen der Überprüfung durch die Fachbehörde standgehalten und daher von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden sind. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

#### 3.3.6.1.2.2 Gesamtlärm

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung ("Summenpegel") ist im Hinblick auf die verfahrensgegenständliche Straßenbaumaßnahme nur geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege (hier z.B. Bundesautobahn A 93) insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies gilt insbesondere bei Grundstücken, die dem Wohnen dienen. Denn der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 S. 1 oder Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Der Staat verstößt gegen die aus Art. 2 Abs. 2 GG folgende grundrechtliche Schutzpflicht, wenn er es zuließe, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Gesamtlärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung. Die grundrechtliche Schutzpflicht greift somit ein, wenn die ihr widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, BVerwGE 101, 1; OVG Münster, Urteil vom 18. Januar 2001, Az. 20 D 75/98.AK, NWVBl. 2002, 105). Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung und der Bundesgerichtshof

übereinstimmend von einer "enteignenden Wirkung" bzw. Gesundheitsgefahr ausgehen. Sie ist für ein Mischgebiet im Bereich bei Werten von 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht und für ein Wohngebiet bei Werten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht anzusetzen (vgl. VGH München, Beschluss vom 18. Juli 1996, Az. 8 CS 96.1612; VGH München, Urteil vom 05. März 1996, Az. 20 B 92.1055, VGHE By 29, 77; VG Würzburg, Urteil vom 21. März 2000, Az. W 1 K 98.1403, Urteilsabdruck S. 18 unter Bezugnahme auf BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, 900; BGH, Urteil vom 25. März 1993, Az. III ZR 60/91, NJW 1993, 1700).

Voraussetzung dafür aber ist, dass der Vorhabensträger in tatsächlicher Hinsicht zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung beiträgt. Eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen zu treffen, setzt eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus. Eine Pflicht, eventuell gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, wird damit hingegen nicht zum Ausdruck gebracht (BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008, Az. 9 B 7.07, NVwZ 2008, 675, Rdnr. 9).

Diese erforderliche Kausalität ist hier jedoch gerade nicht gegeben. Mit den für den maßgebenden Immissionsort AA001 für den Prognosefall ermittelten Beurteilungspegel von 63 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht, wird zwar der hier zu berücksichtigende Nachtwert von 60 dB(A) fast erreicht, jedoch ergeben sich im Vergleich zum Prognosenullfall Minderungen im Beurteilungspegel von 6 dB(A). Dies beruht auf den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Fahrbahnbelag, Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen, Lärmschutzwände). Der Lärm, der vom Verkehr auf der Bundesautobahn A 93 ausgeht, liegt mit 59 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht weit unter den vorstehend genannten Grenzwerten.

#### 3.3.6.1.2.3 Gebietseinstufungen

Die immissionsschutzrechtlichen Gebietseinstufungen der Bebauungen im Einwirkungsbereich des plangegegenständlichen Bauvorhabens wurden vom Vorhabensträger ausgehend von den Festsetzungen in Bebauungsplänen und soweit kein Bebauungsplan vorliegt entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit beurteilt.

Bezüglich der Gebietseinstufungen für den Bereich des Universitätsklinikums und des alten Dorfkerns des Ortsteils Burgweinting ist folgendes festzustellen:

##### Bereich Universitätsklinikum

Die Flächen innerhalb des von der damaligen Gemeinde Oberisling 1973 bekannt gemachten Bebauungsplanes für das Universitätsklinikum Regensburg sind teilweise

bebaut, teilweise unbebaut. Die vorhandene Bebauung ist dabei überwiegend wie im Bebauungsplan vorgesehen verwirklicht. Der Bebauungsplan unterscheidet 3 Baugebiete.

a) Baugebiet I

Das Baugebiet I ist dadurch gekennzeichnet, dass hier eine „unterschiedliche Nutzung“ in Abgrenzung zu den Baugebieten II und III vorgesehen ist.

Die Art der baulichen Nutzung ist festgesetzt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans beschreiben für die Art der baulichen Nutzung ein allgemeines Wohngebiet im Sinne des § 4 BauNVO 1967. Die Beschränkung auf Betriebspersonal und Bedienstete mit Präsenzpflcht führt zu keiner anderen Bewertung der festgesetzten Art der baulichen Nutzung. Bei den sog. Betriebsleiterwohnungen, bei denen Wohnen mit betrieblichen Erfordernissen verbunden ist, wird dadurch der Wohnnutzung eine höhere Immissionsbelastung zugemutet. Eine festgesetzte Klinik erlaubt aber nur eine geringere Immissionsbelastung als eine Wohnnutzung, so dass hier die Festsetzung der Verknüpfung mit dem Betriebspersonal keine andere Einstufung als die eines allgemeinen Wohngebiets rechtfertigt.

Zum Maß der baulichen Nutzung ist eine Geschossflächenzahl von 0,8 festgesetzt. Ebenso ist festgesetzt, dass eine „ein- und mehrgeschossige“ Bebauung zulässig ist. Fraglich ist, ob sich daraus ein Maß der baulichen Nutzung ableiten lässt oder ob die Angaben zu unbestimmt sind. Beabsichtigt war jedenfalls zumindest eine zweigeschossige Bebauung, ansonsten hätte es der Festsetzung mehrgeschossig nicht bedurft. § 17 Abs. 1 BauNVO 1968 legt für eine zweigeschossigen Bebauung als höchstzulässige Geschossflächenzahl einen Wert von 0,8 fest. Dies schließt es zwar nicht aus, dass auch dreigeschossige Gebäude denkbar sind und dennoch die Geschossflächenzahl von 0,8 festgesetzt werden sollte. Inwiefern weitere Geschosse als zwei Vollgeschosse vorgesehen waren, lässt sich aus dem Bebauungsplan heraus aber nicht bestimmen. Insoweit kann über eine zweigeschossige Bebauung hinaus keine konkrete planerische Absicht dem Bebauungsplan entnommen werden, welche im späteren fachplanungsrechtlichen Verfahren zu beachten wäre.

Im nordöstlichen Bereich des Baugebiets I wurde bebauungsplanabweichend ein Parkplatz errichtet. Dies betrifft aber nur einen kleinen Teil des Baugebiets I. Allerdings wird der Schutzbereich, auf den die nachfolgende Fachplanung Rücksicht zu nehmen hat, dadurch auf den bisher nicht überbauten Bereich begrenzt. Für den bereits mit einem Parkplatz bebauten Bereich wurde eine

Anlage errichtet und insoweit ist die ursprüngliche Nutzung ausgeschlossen. Eine künftige Änderung der Anlagen ist aber eine zeitlich der Fachplanung nachfolgende Änderung und von dieser daher nicht zu berücksichtigen.

b) Baugebiet II

Für das Baugebiet II sind verschiedene Nutzungen festgesetzt, insbesondere auch eine Krankenhaus-Nutzung. Es liegt daher ein Sondergebiet (§ 11 BauNVO 1968) vor. Die eingezeichneten Wege und Gebäudegrundrisse innerhalb der Baugrenzen des Baugebietes II sind keine Festsetzungen, sondern haben nur zeichnerischen Wert. Dies folgt zum einen daraus, dass die Wege bis zur Baugrenze entsprechend der Planzeichenerklärung in Farbe dargestellt sind, innerhalb der Baugrenzen aber nur noch als einfache Striche. Zudem erfolgt keine Festsetzung dergestalt, dass nur nach den Regelbeispielen gebaut werden dürfte. Auch die Formulierung „Für die Anzahl der Vollgeschosse und Gebäudehöhen sind die Regelbeispiele [...] maßgebend“ steht einer solchen Auslegung nicht entgegen. Diese Festsetzung dient der Bestimmung der Vollgeschosse und der Gebäudehöhen, nicht aber der Festsetzung eines bestimmten konkreten Gebäudes.

Damit ist auch zugleich das Maß der baulichen Nutzung festgelegt. Es sind die Vollgeschosse bestimmt, die Gebäudehöhe und die Geschossflächenzahl (2,4).

Allerdings wird der Schutzbereich, auf den die nachfolgende Fachplanung Rücksicht zu nehmen hat, auf den bisher nicht überbauten Bereich begrenzt. Eine künftige Nutzungsänderung von Grundstücksflächen ist für die Berechnung des Lärmschutzes nicht zu berücksichtigen. Im nördlichen Bereich des Grundstücks ist die Bebauung schon umgesetzt worden, zum Beispiel durch Parkplatzflächen. Im südlichen Bereich hingegen ist noch bebaubare Fläche vorhanden. Insofern ist eine räumliche Begrenzung des Bereichs, der in die Lärmschutzberechnungen einzustellen ist, vorzunehmen.

c) Baugebiet III

Für das Baugebiet III sind „Lehreinrichtungen, Institute und zentrale Einrichtungen ohne derzeitige genaue Aussage“ festgesetzt.

Als Gebietstyp kommt hier nur ein Sondergebiet (§ 11 BauNVO 1968) in Betracht. Damit liegt insbesondere keine Festsetzung eines Krankenhauses (mit Immissionswerten nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV) vor und der Immissionsschutz ist nach § 2 Abs. 2 S. 2 16. BImSchV zu bestimmen. Damit ist dieses Gebiet entsprechend seiner Schutzbedürftigkeit einzuordnen. Am nächsten kommt dem beabsichtigten Gebiet ein Kerngebiet (§ 7 BauNVO 1968). Denn es handelt sich um ein Gebiet, in dem keine Wohnnutzung vorgesehen ist,

weshalb ein reines und ein allgemeines Wohngebiet sowie ein Mischgebiet ausscheiden. Ferner ist keine landwirtschaftliche Nutzung zugelassen mit der Folge, dass ein Dorfgebiet und ein Kleinsiedlungsgebiet ausscheiden. Das im Bebauungsplan festgesetzte Gebiet dient vorwiegend einer Büronutzung, der Herstellung von Verwaltungsgebäuden sowie von Lehreinrichtungen für Erwachsene. Folglich ist eine Vergleichbarkeit mit einem Kerngebiet (§ 7 BauNVO 1968) gegeben. Die angegebene Nutzung ist zudem eine typische Tagesnutzung, so dass nur der Taggrenzwert von 64 dB(A) einzuhalten ist (§ 1 Abs. 3 16. BImSchV).

Fraglich ist jedoch, ob überhaupt von einer konkreten Festsetzung der Nutzung ausgegangen werden kann. Die im Bebauungsplan enthaltene Formulierung „ohne derzeitige genaue Aussage“ könnte bedeuten, dass keine konkrete Nutzungsart festgesetzt worden ist mit der Folge, dass keine hinreichend verfestigte Planung vorliegt. Das überzeugt aber im Ergebnis nicht. Die Art der baulichen Nutzung ist eindeutig bestimmt, der Zusatz „ohne derzeitige genaue Aussage“ bezieht sich, lediglich auf die konkreten möglicherweise entstehenden Gebäude. Der Wortlaut des Zusatzes steht einer Bestimmung der konkreten Art der baulichen Nutzung zudem nicht entgegen. Dies wird auch daran deutlich, dass im Baugebiet III, anders als in den Baugebieten I und II, keine Zeichnungen enthalten sind, wie die möglicherweise entstehende Bebauung aussehen könnte. Es liegt daher lediglich ein sog. einfacher Bebauungsplan (§ 30 Abs. 1 BauGB) vor, der aber hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung eine konkrete Vorstellung des Plangebers zum Ausdruck bringt.

Zum Maß der baulichen Nutzung ist eine Geschossflächenzahl von 2,4 festgesetzt. Zur Zahl der Vollgeschosse ist anders als im Baugebiet I und II keine explizite Aussage enthalten, auch nicht zur zulässigen Gebäudehöhe. Die Argumentation zum Baugebiet I greift hier jedoch in gleicher Weise. § 17 Abs. 1 BauNVO 1968 legt für eine Bebauung mit sechs und mehr Geschossen als höchstzulässige Geschossflächenzahl einen Wert von 2,4 fest. Dies schließt es zwar nicht aus, dass auch zum Beispiel sieben- und achtgeschossige Gebäude denkbar sind und dennoch die Geschossflächenzahl von 2,4 festgesetzt werden sollte. Allerdings reichen sechs Geschosse aus, die angelegte Planung in vollem Umfang zu verwirklichen. Inwiefern weitere Geschosse als sechs Vollgeschosse vorgesehen waren, lässt sich aus dem Bebauungsplan heraus aber nicht bestimmen. Insofern sind für das Maß der baulichen Nutzung sechs Vollgeschosse anzunehmen. Eine weitere Planungsabsicht ist nicht hinreichend konkret verfestigt und daher auch nicht schutzwürdig.

### Alter Dorfkern Burgweinting

Gegen die im Ortsteil Burgweinting der Stadt Regensburg vorgenommene Einstufung des Gebietes südlich der Bundesautobahn A 3 und östlich der Obertraublinger Straße (vgl. Abbildung 6) wurde im Anhörungsverfahren insbesondere vorgebracht, dass es sich um ein allgemeines Wohngebiet und nicht wie vom Vorhabensträger angenommen ein Dorf- und Mischgebiet handelt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Bebauungssituation im beschriebenen Bereich im Rahmen eines Ortstermins am 24. November 2016 überprüft. Demnach ist die Schutzbedürftigkeit des in nachfolgender Abbildung 6 schraffiert gekennzeichneten Gebietes wie folgt zu beurteilen:

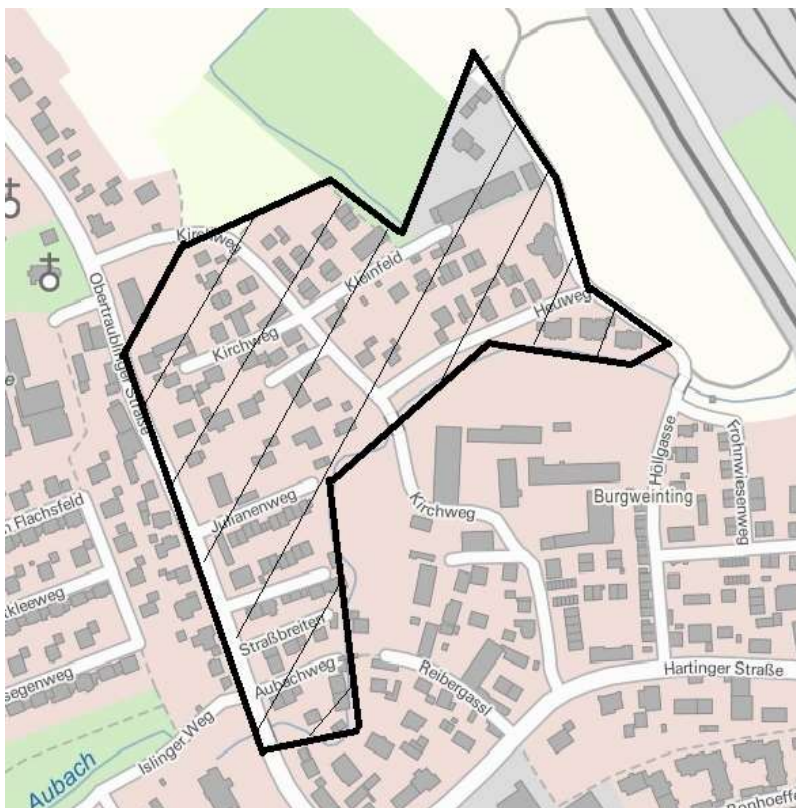


Abbildung 6: Gebietseinstufung Burgweinting südlich der Bundesautobahn A 3 und östlich der Obertraublinger Straße

Im abgegrenzten Gebiet befindet sich weit überwiegend Wohnbebauung. Als weitere Nutzung kommen nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde noch folgende Nutzungen vor:

- a) Kirchweg 17: Lachmayr (TV, HiFi)
- b) Heuweg 19: Baumann (Fliesen, Treppen)
- c) Heuweg 15: Kindergarten
- d) Kleinfeld 4: Feuerwehr
- e) Obertraublinger Straße 31: Tierarzt
- f) Obertraublinger Straße 39: Gemeinschaftspraxis für Physiotherapie

- g) Obertraublinger Straße 35: Fahrschule
- h) Kleinfeld 9: Werkhof Regensburg, städtische Lagergebäude.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das so abgegrenzte Gebiet als allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) einzustufen, so dass die Wohnnutzung nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO allgemein zulässig ist. Die unter a) und b) aufgeführten Anwesen sind als nichtstörende Handwerksbetriebe nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO ebenso allgemein zulässig wie das unter c) aufgeführte und als Anlage für soziale Zwecke nach § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO einzustufende Anwesen. Das Gebäude unter d) ist nicht allgemein zulässig, aber nach § 4 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO kann dieses grundsätzlich ausnahmsweise zugelassen werden. Betreffend den in den unter e) bis g) genannten Nutzungen ist zwar nicht bekannt, ob nur Räume oder das gesamte Gebäude entsprechend genutzt werden. Zugunsten der betroffenen Anlieger wird vorliegend angenommen, dass es sich um eine nach § 13 BauNVO im allgemeinen Wohngebiet zulässige Nutzung handelt. Zu dem unter h) genannten Anwesen liegen ebenfalls nur wenige Informationen vor, so dass die Einordnung nur schwer zu beurteilen ist. Allerdings wird das zuvor gefundene Ergebnis durch dieses eine Anwesen nicht in Frage gestellt. Das in vorstehender Abbildung 6 schraffiert dargestellte Gebiet ist daher entsprechend seiner Schutzbedürftigkeit als allgemeines Wohngebiet einzustufen.

Die ansonsten vom Vorhabensträger zutreffend vorgenommenen Einstufungen der einzelnen Gebiete entsprechend der Festlegungen rechtsbeständiger Bebauungspläne bzw. entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit sind den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen (Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 2), auf die verwiesen wird.

#### 3.3.6.1.2.4 Verkehrslärmvorsorge

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen i. S. v. § 1 Abs. 1 16. BImSchV ist der Neubau. Von einem Neubau ist dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das räumliche Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Das Bauvorhaben stellt keinen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar. Es war daher zu überprüfen, ob eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nach § 1 Abs. 1 und Abs. 2 16. BImSchV vorliegt. Es handelt sich bei der gegenständlichen Baumaßnahme um die Änderung einer Bundesautobahn. Diese Änderung ist auch wesentlich, da die Bundesautobahn A 3 um den durchgehenden Anbau eines

3. Fahrstreifens in beiden Fahrrichtungen zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV).

Nach den schalltechnischen Berechnungen werden mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof im Prognosejahr 2030

- ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen und
- unter Berücksichtigung der derzeit vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen sowie
- eines Fahrbahnbelages mit einem Minderungsfaktor  $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$

in den nachfolgend aufgeführten Bereichen die jeweils maßgebenden Grenzwerte der 16 BImSchV wie folgt überschritten:

1. *Bereich Stadt Regensburg, Ortsteil Ziegetsdorf/Gemeinde Pentling (Bau-km 491+640 bis Bau-km 492+900)*

Trotz der Einschnittslage der Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich und der vorhandenen Lärmschutzwände werden im nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Ortsteil Ziegetsdorf die maßgebenden Grenzwerte der 16 BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht um bis zu 13 dB(A) am Tag und bis zu 19 dB(A) in der Nacht überschritten. In den Wohngebietsflächen beiderseits der Wolfsteinerstraße sind hierbei insbesondere die Lärmeinwirkungen des Autobahnabschnittes der Bundesautobahn A 3 westlich des Baubeginns für eine Vielzahl der Grenzwertüberschreitungen verantwortlich.

Für die im Nahbereich der Bundesautobahn A 3 gelegene Einfamilienhausbebauung im Bereich Pentling-Siedlung südlich der Bundesautobahn A 3 werden unter Berücksichtigung der 7,50 m hohen Einschnittsböschung die vorstehend für Wohngebiete geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV

- an 23 Wohneinheiten um bis zu 4 dB(A) am Tag und
- an 79 Wohneinheiten um bis zu 10 dB(A) in der Nacht überschritten.

2. *Bereich Stadt Regensburg, Ortsteile Neuprüll und Graß (Bau-km 492+900 bis Bau-km 493+750)*

Unter Berücksichtigung der hier bereits bestehenden ca. 2,60 m hohen Lärmschutzwand ergeben sich am südlichen Rand des nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Wohngebiets des Ortsteils Neuprüll entlang der Straße Neuprüll Überschreitungen der für Wohngebiete bereits angeführten Grenzwerte



von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht um bis zu 7 dB(A) am Tag und bis zu 12 dB(A) in der Nacht.

An der südlich zur Bundesautobahn A 3 nächstgelegenen Bebauung des Mischgebietes des Ortsteils Graß berechnen sich Beurteilungspegel von bis zu 64 dB(A) am Tag bzw. 59 dB(A) in der Nacht. Während damit der zulässige Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) am Tag eingehalten werden kann, wird der Nachtgrenzwert von 54 dB(A) um bis zu 5 dB(A) überschritten. Im Bereich des Wohngebietes südlich der Brunnstraße ergibt sich für die an dieser Straße sowie an der Luitwinterstraße und Nothafftstraße gelegene Wohnbebauung eine Überschreitung der für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht um bis zu 1 dB(A) am Tag und bis zu 7 dB(A) in der Nacht.

3. *Bereich Stadt Regensburg Universitätsklinikum und Universität (Bau-km 493+200 bis Bau-km 494+700)*

Für die im Geltungsbereich des rechtsbeständigen Bebauungsplanes für das Gelände der medizinischen Forschungs- und Ausbildungsstätte der Universität bereits realisierte Bebauung südlich der Bundesautobahn A 3 sowie für den Bereich des Universitätsgeländes nördlich der Bundesautobahn A 3 können folgende Feststellungen getroffen werden:

Universitätsklinikum:

An den nordwestlichsten Forschungs- und Laborgebäuden (IO-JA003 und IO-JA004) des Universitätsklinikums ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 64 dB(A) am Tag und bis zu 60 dB(A) in der Nacht. An den exponiert zur Bundesautobahn A 3 gelegenen Forschungs- und Laborgebäuden nordöstlich des Universitätsklinikums (IO-JB007 und IO-JB008) ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) am Tag und 63 dB(A) in der Nacht. Im Bereich der Forschungs- und Laborgebäude liegen dabei nach Feststellung des Vorhabensträgers keine Nachtnutzungen vor.

Im Bereich des Hauptgebäudetrakts des Universitätsklinikums (IO-JB002 bis IO-JB005) berechnen sich Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte am Tag von 57 dB(A) bzw. 47 dB(A) in der Nacht werden am Tag somit um bis zu 4 dB(A) und in der Nacht um bis zu 10 dB(A) überschritten. Nachtnutzungen liegen nach Feststellung des Vorhabensträgers, die auf dem Ergebnis eines gemeinsamen Ortstermins mit der Bauverwaltung des Universitätsklinikums beruht, nur im äußersten Osten des Hauptgebäudetrakts an der Nordfassade vor. Hier befinden sich ärztliche Bereitschaftsräume.

### Universität

Innerhalb des Universitätsgeländes finden sich die Betriebsleiterwohnungen im Bereich des Heizkraftwerks (IO-NA001), die Universitätsgebäude mit Hörsälen (IO-NA005) sowie weitere, allerdings nicht schutzbedürftige Gebäude mit Sporthallen. Die höchsten Beurteilungspegel berechnen sich an den Betriebsleiterwohnungen mit Pegeln von bis zu 63 dB(A) am Tag und bis zu 59 dB(A) in der Nacht. Die hier anzuwendenden Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) werden demnach am Tag eingehalten, in der Nacht um bis zu 5 dB(A) überschritten. Im Bereich der Hörsaalgebäude treten Überschreitungen des für Sondergebiete maßgebenden Immissionsgrenzwerts von 57 dB(A) am Tag in Höhe von bis zu 3 dB(A) auf. Nachtnutzungen liegen für das Hörsaalgebäude nicht vor.

#### *4. Bereich Stadt Regensburg Kasernenviertel und Ortsteil Burgweinting (Bau-km 494+800 bis Bau-km 497+600)*

Im Regensburger Ortsteil Kasernenviertel wird in den Gewerbebegebietsflächen im Nahbereich nördlich der Bundesautobahn A 3 der maßgebende Grenzwert der 16. BImSchV von 69 dB(A) am Tag eingehalten. Nördlich daran schließen an die Johann-Hösl-Straße Wohnnutzungen (Studentenwohnheim) bzw. verschiedene Arten von schulischen Einrichtungen (Ganztagesschule mit Wohnheim im Kinderzentrum St. Vincent, Bischof-Wittmann-Schule, etc.) an. Es berechnen sich Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) am Tag und bis zu 56 dB(A) in der Nacht. Die maßgebenden Sondergebietsgrenzwerte werden um bis zu 4 dB(A) am Tag und bis zu 9 dB(A) in der Nacht überschritten. Die für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte werden am Tag eingehalten und in der Nacht um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Am östlichen Rand des neuen Stadions liegen entlang des Unterislinger Weg einzelne Gebäude einer Gärtnerei (IO-KD004) im Außenbereich. Hier berechnen sich Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht. Der hier maßgebende Immissionsgrenzwert für Wohnen im Außenbereich von 64 dB(A) am Tag wird eingehalten und der maßgebende Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) in der Nacht um bis zu 2 dB(A) überschritten.

Im nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Wohngebiet „Burgweinting-West“ ergeben sich unter Berücksichtigung der vorhandenen und bis zu 9 m hohen Lärmschutzeinrichtungen, sowohl im Bereich der eingeschossigen Bungalows (Schöneberger Straße 8), als auch in den Obergeschossen der Punkthochhäuser (Benzstraße 21) bei Pegeln von bis zu 62 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der

Nacht Überschreitungen der maßgebenden Wohngebietsgrenzwerte von bis zu 3 dB(A) am Tag und bis zu 8 dB(A) in der Nacht.

Südlich der Autobahn werden die maßgebenden Grenzwerte im neu entstandenen Wohngebiet (Wihmundweg 20) unter Berücksichtigung der vorhandenen ca. 10 m hohen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination bei Pegeln von bis zu 55 dB(A) am Tag und bis zu 51 dB(A) in der Nacht am Tag eingehalten, in der Nacht um bis zu 2 dB(A) überschritten.

In den südlich der Bundesautobahn A 3 und westlich der Obertraublinger Straße gelegenen Sondergebiete wird unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Lärmschutzanlagen der für die hier nur zu berücksichtigende Tagnutzung geltende Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) insgesamt bereits eingehalten.

An der zur Autobahn nächstgelegenen Mischgebietsbebauung von Burgweinting südlich der Bundesautobahn A 3 (Obertraublinger Straße 1b) werden mit der vorhandenen ca. 7,00 m hohen Lärmschutzwand die maßgebenden Grenzwerte bei Beurteilungspegeln von bis zu 59 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht am Tag eingehalten, nachts um bis zu 1 dB(A) überschritten.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen zur Gebietseinstufung und der damit für den Bereich des alten Dorfkerns von Burgweinting für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben sich keine Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes am Tag und Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes in der Nacht um bis zu 5 dB(A).

5. *Bereich Anschlussstelle Regensburg Ost bis Anschlussstelle Neutraubling (Bau-km 497+600 bis Bau-km 501+700)*

Im Beurteilungszeitraum Tag wird an einzelnen Gebäuden in den südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Gewerbe- und Industriegebietsflächen der Immissionsgrenzwert von 69 dB(A) am Tag überschritten.

An der zur Bundesautobahn nächstgelegenen Bebauung von Irl (Hackenackerweg 8) werden bei Beurteilungspegeln von bis zu 65 dB(A) am Tag und bis zu 60 dB(A) in der Nacht die maßgebenden Mischgebietsgrenzwerte um bis zu 1 dB(A) am Tag und um bis zu 6 dB(A) in der Nacht überschritten.

In den nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Wohngebietsflächen der Gemeinde Barbing berechnen sich unter Berücksichtigung der ca. 5,0 m hohen Schallschutzeinrichtung entlang der Bundesautobahn A 3 sowie der Lärmschutzwälle der parallel dazu verlaufenden Staatsstraße St 2660 Beurteilungspegel von bis zu 64 dB(A) am Tag und bis zu 60 dB(A) in der Nacht.

Die maßgebenden Wohngebietsgrenzwerte werden hier tagsüber um bis zu 5 dB(A) und nachts um bis zu 11 dB(A) überschritten.

Im südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Wohngebiet der Stadt Neutraubling (Gärtnersiedlung) sind aufgrund von Festsetzungen im Bebauungsplan „Gärtnersiedlung III“ Wohn- und Schlafräume der Riegelbebauung entlang der Bundesautobahn A 3 nach Süden hin auszurichten. Am stärksten vom Verkehrslärm der Bundesautobahn A 3 betroffen sind daher die lärmzugewandten Nordseiten der Gebäude der zweiten Reihe. Bei Pegeln von bis zu 63 dB(A) am Tag und bis zu 58 dB(A) in der Nacht ergeben sich Überschreitungen der maßgebenden Wohngebietsgrenzwerte von bis zu 4 dB(A) am Tag und bis zu 9 dB(A) in der Nacht.

6. *Bereich Anschlussstelle Neutraubling bis Anschlussstelle Rosenhof (Bau-km 501+700 bis Bau-km 505+000)*

Im Bereich von Unterheising berechnen sich an den zur Autobahn nächstgelegenen Wohngebäuden (Unterheising 32) Beurteilungspegel von bis zu 62 dB(A) am Tag und bis zu 58 dB(A) in der Nacht. Die für Misch- und Dorfgebiete maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Tag eingehalten und in der Nacht um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Im Bereich des Gewerbegebietes Rosenhof nördlich der Bundesautobahn A 3 errechnen sich am Gebäude Benzstraße 10 maximale Beurteilungspegel von bis zu 73 dB(A) am Tag und bis zu 68 dB(A) in der Nacht. Der für Gewerbegebiete maßgebende Grenzwert wird um bis zu 4 dB(A) am Tag und bis zu 9 dB(A) in der Nacht überschritten.

Für die östlich der Staatsstraße 2145 am nächsten zur Bundesautobahn A 3 gelegene Wohnbebauung im Bereich der Eichendorfstraße, des Steinäckerweges und des Kantplatzes ergeben sich maximale Lärmpegel von 59 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, so dass hier die nach der 16. BImSchV für ein Wohngebiet geltende Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag eingehalten werden kann und der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) in der Nacht um bis zu 5 dB(A) überschritten wird.

Im Bereich der Ostpreußenstraße und der Siebenbürgenstraße (Bebauungsplan Heising) werden mit maximalen Lärmpegeln von 54 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht der für Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag weit unterschritten und der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) überschritten. Bezüglich des maximalen Lärmpegels am Tag ist festzustellen, dass hier sogar der für Krankenhäuser, Alten- und Kurheime

geltende Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag deutlich unterschritten wird.

#### Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung den Einbau eines stark lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Pegelminderung von  $D_{\text{Stro}} = -5$  dB(A) auf der Bundesautobahn A 3 vorgesehen (Band 4: Unterlage 11 T, Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.1.1; Unterlage 17.1T, Kapitel 5.5, Tabelle 19). Dies ist in der Lärmberechnung berücksichtigt worden (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.1). Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Mit dem Einsatz des vorgesehenen Lärmschutzbelages können bereits rund 74 % der Schutzfälle (= 721 Schutzfälle) am Tag und rund 44 % der Schutzfälle (= 1.961 Schutzfälle) in der Nacht bei Kosten von rund 2.300 € je gelöstem Schutzfall gelöst werden.

Der Vorhabensträger wurde durch Auflagen in diesem Beschluss verpflichtet, die Dauerhaftigkeit eines stark lärmindernden Fahrbahnbelages zur Lärminderung von 5 dB(A) sicherzustellen und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Verpflichtung auch weiterhin nachzukommen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffern 6.1.5 bis 6.1.7).

#### Errichtung von Lärmschutzwänden, Lärmschutzwällen und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen

Neben den in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.1 bereits vorhandenen und im Bestand erhalten bleibende Lärmschutzmaßnahmen in Form von bis zu 7,00 m hohen Lärmschutzwällen und bis zu 10,00 m hohen Lärmschutzwall/-Wandkonstruktionen werden zu beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 bestehende Lärmschutzeinrichtungen erhöht. Zusätzlich ist die Errichtung neuer Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände sowie Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen mit Gesamthöhen von bis zu 14,00 m vorgesehen. Die einzelnen Lärmschutzmaßnahmen sind im Detail in den festgestellten Planunterlagen näher beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlagen 11T und 17.1T, Kapitel 5.5, Tabellen 17 und 18).

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hat der Vorhabensträger das Lärmschutzmaßnahmenkonzept betreffend der vorgesehenen Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen überprüft und im Rahmen der in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 näher beschriebenen Tekturplanung überarbeitet. Bezüglich der vorgesehenen

Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aufgrund der Tekturplanung folgende Änderungen:

*St. Vincent/Kasernenviertel*

Der im Bereich der Ausfahrtrampe der Anschlussstelle Regensburg Universität zwischen Bau-km 495+195 und Bau-km 495+455 in einer Höhe von 4,50 m bis 6,00 m über der Gradienten der Bundesautobahn A 3 verlaufende Lärmschutzwall wird zwischen Bau-km 495+025 und Bau-km 495+195 durch eine 170 m lange und 2,00 m hohe Lärmschutzwand verlängert. Die Abschirmkante dieser Lärmschutzwand steigt von 4,50 m bis auf 7,50 m über der Gradienten der Bundesautobahn A 3 an. Hierdurch können im östlich des Sondergebietes gelegenen Wohngebiet die zulässigen Immissionsgrenzwerte sowohl am Tag wie auch in der Nacht eingehalten werden.

*Burgweinting*

Nördlich der Bundesautobahn A 3:

Anstelle einer Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im Bereich des Wohngebietes „Burgweinting-West“ an der Autobahnanschlussstelle Regensburg-Burgweinting erfolgt nunmehr ein teilweiser Rückbau dieser Lärmschutzeinrichtungen und ein Neubau einer Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Gesamthöhe von bis zu 11,00 m mit einer um im Mittel ca. 5,0 m näher an die Bundesautobahn A 3 herangerückten Abschirmkante (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 3T und Band 4: Unterlage 7, Blatt Nr. 3T). Durch das Heranrücken der Lärmschutzeinrichtung an den Fahrbahnrand wird deren Schutzwirkung durch die günstigere Lage der Lärm-Beugungskante verbessert. In Verbindung mit den im Anschlussstellendreieck und den im weiteren Verlauf der Bundesautobahn A 3 vorgesehenen Lärmschutzwänden mit Höhen von bis zu 4,00 m wird die Lärmsituation im Wohngebiet „Burgweinting-West“ deutlich verbessert.

südlich der Bundesautobahn A 3:

Aufgrund der Einstufung des alten Dorfkerns von Burgweinting als allgemeines Wohngebiet hat der Vorhabensträger sein Lärmschutzmaßnahmenkonzept dahingehend ergänzt, als die zwischen Bau-km 497+535 und Bau-km 497+555 bisher vorgesehene 20 m lange und 3,00 m hohe Lärmschutzwand um 8 m bis Bau-km 497+563 verlängert und auf 4,00 m erhöht wird. Die Lärmschutzwand wird dann anschließend von Bau-km 497+563 bis Bau-km 497+792 auf einer Länge von ca. 228 m in einer Höhe von 4,00 m auf dem Brückenbauwerk über die Gleisanlagen der DB AG fortgesetzt (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 3T, Band 2: Unterlage 7, Blatt 3T und Band 4: Unterlage 11, Unterlage 11T, lfd. Nrn. 2.2.8 und 2.2.8a).

### *Barbing*

Zusätzlich zu den bisher bereits vom Vorhabensträger vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden kann für Barbing mit der Erhöhung der Lärmschutzwand zwischen Bau-km 500+730 bis Bau-km 501+400 von 6,00 m auf 7,50 m und daher einer Gesamthöhe der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination von 11,00 m ein Vollschutz erreicht werden.

### *Baugebiete I bis III des Bebauungsplans für das Universitätsklinikum Regensburg*

Da zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses noch nicht abschließend über die notwendigen Lärmdimensionierungen und -schutzauflagen bezüglich der Baugebiete I bis III entschieden werden kann, war es erforderlich, den Lärmschutz einer späteren Entscheidung vorzubehalten Art 74 Abs. 3 BayVwVfG. Es kann nicht die Einhaltung bestimmter hoher Grenzwerte (z.B. 59 dB(A) für Wohnen) an Orten gefordert werden, die nicht so genutzt werden und möglicherweise mit einer bestimmten anderen zulässigen Nutzung (z.B. Garage) bebaut werden. Insofern ist es derzeit nicht möglich, den Umfang der (aktiven) Schallschutzmaßnahmen abschließend zu ermitteln. Gegenstand einer vorbehaltenen Entscheidung können auch Schutzvorkehrungen sein. Erfasst sind dabei unter anderem die Fälle, in denen die Schallschutzmaßnahmen von einem erst noch vom Betroffenen vorzulegenden Nutzungskonzept abhängen (Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, § 74 Rdnr. 286, 2014). So verhält es sich im vorliegenden Fall.

### Passive Lärmschutzmaßnahmen

Dort, wo infolge des Bauvorhabens die Grenzwerte der 16. BImSchV an einigen Gebäuden in der Nacht bzw. am Tag trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen weiter überschritten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen), wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses den betroffenen Eigentümern dem Grunde nach ein ergänzender Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in Schlafräumen bzw. in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Die berechtigten Anwesen sind in Teil A, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und in den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3) aufgeführt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster vom Vorhabensträger in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Einzelheiten sind zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen zu regeln (vgl. Ziff. 21 VLärmSchR 97).

Dieser Ausgleichsanspruch nach § 42 BImSchG – auf passive Lärmschutzmaßnahmen oder auf Geld – ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen. Über die Höhe des Ausgleichsanspruchs wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (§ 42 Abs. 3 BImSchG).

#### 3.3.6.1.2.5 Lärmschutz und Verschattung

Die Errichtung von Schallschutzanlagen kann neben der positiven Wirkung der Verringerung des Lärms für den Menschen allerdings auch negative Wirkungen haben. Als solche ist die Verschattung zu nennen, welche durch die Errichtung von Lärmschutzanlagen entstehen kann. Soweit in diesem Verfahren unzumutbare Verschattungswirkungen im Raum standen, konnten diese dadurch abgewendet werden, dass dort, wo es erforderlich war, Teile der Lärmschutzeinrichtungen aus Glas hergestellt werden. Durch die entsprechenden Auflagen der Planfeststellungsbehörde konnten so unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Zu den näheren Einzelheiten ist nachfolgend bei den Einzeleinwendungen ausgeführt.

#### 3.3.6.2 Außenwohnbereiche

Bei einem mit einem Wohnhaus bebauten Grundstück ist Schutzgegenstand nicht nur das Wohnhaus mit seinen Aufenthaltsräumen im Wohnbereich, sondern auch der sogenannte „Außenwohnbereich“. Der Begriff des Wohnens umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereichs. Zum Außenwohnbereich gehören Balkone, Loggien, Terrassen und nicht bebaute Flächen des Grundstücks, soweit sie dem „Wohnen im Freien“, nicht etwa nur dem bloßen Schmuck des Anwesens (z.B. Vorgarten), dienen.

Ein Anspruch auf Entschädigung wegen einer etwa verbleibenden Beeinträchtigung des „Außenwohnbereichs“ kommt nur insoweit in Betracht, als der Tagwert überschritten ist; denn beim „Außenwohnbereich“ ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Insoweit ist nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97 – vom 02. Juni 1997, VkB1. S. 434 zu verfahren.

Soweit Außenwohnbereiche künftig nicht ausreichend durch aktiven Lärmschutz geschützt werden können, ist in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.5 dieses Beschlusses unter den dort genannten Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG vorgesehen.



Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, also Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Grundsätzliche Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten maßgebenden Immissionsorte, die auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz am Straßen – RLS-90 erfolgten, sind im Einzelnen in den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen) dargestellt, auf welche hiermit verwiesen wird.

#### 3.3.6.3 Schutz vor Baulärm

Die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses findet ihre Rechtsgrundlage in Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG i.V.m. § 39 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG. Maßgeblich kann zur Beurteilung von nachteiligen Wirkungen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19. August 1970 abgestellt werden (VGH München, Urteil vom 24. Januar 2011, Az. 22 A 09.40045 u.a., DVBl 2011, 377). Ergänzend sind die Anforderungen aus der 32. BImSchV heranzuziehen (VGH Kassel, Urteil vom 17. November 2011, Az. 2 C 2165/09.T, DÖV 2012, 406).

#### 3.3.6.4 Verhältnismäßigkeitsprüfung (Nutzen-Kosten-Analyse)

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach.

Zum Schutze der Wohnbevölkerung in der Stadt Regensburg, der Stadt Neutraubling, der Gemeinden Barbing und Pentling vor dem Verkehrslärm der Bundesautobahn A 3 sind zu den bereits bestehenden aktiven Lärmschutzanlagen ein stark lärmindernder Fahrbahnbelag und zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7 und 6.1.1.8; Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 2.2.1 bis 2.2.36; Unterlage 17T, Kapitel 5.5) vorgesehen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich den aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil diese zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führen. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Januar 2010, Az. 9 A 22/08, NVwZ 2010, 1151) muss dabei zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind, ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau, schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen. Innerhalb von Baugebieten sind bei der

Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.

Sind danach die Kosten des Vollschutzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks, soweit sie einschlägig sind, heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativer Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG Urteil vom 21. April 1999, Az. 11 A 50.97, UPR 1999, 451). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschutzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, insbesondere dann, wenn Vollschutz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist.

Sofern man zu dem Ergebnis kommt, dass sich ein Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, wären, ausgehend von dem erzielbaren Schutzniveau, schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Hierbei müssen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung alle Varianten außer Betracht bleiben, die nur einzelnen Wohnungen oder Gebäuden Vollschutz verschaffen, anderen gleich betroffenen Wohnungen oder Gebäuden gleich wirksamen Schutz jedoch ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die danach verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je "Schutzfall" miteinander zu vergleichen.

Der Vorhabensträger ist also angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, das heißt der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können.

Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der

Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter, wie zum Beispiel deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung, der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Die vom Vorhabensträger vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwesen können unter Berücksichtigung der schutzzielorientierten und differenzierten Nutzen-Kosten-Analyse aus folgenden Erwägungen nicht beanstandet werden. Die angegebenen Höhen der Lärmschutzeinrichtungen beziehen sich immer auf die Gradienten der Bundesautobahn A 3.

#### 3.3.6.4.1 Lärmsituation und Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Stadt Regensburg

##### 3.3.6.4.1.1 Ortsteil Ziegetsdorf

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzanlagen ergeben sich im Bereich von Ziegetsdorf Überschreitungen des Tagesgrenzwertes der 16. BImSchV von 59 dB(A) an 116 Wohneinheiten und des maßgebenden Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) an 940 Wohneinheiten. Es liegen somit insgesamt 1.056 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich von Ziegetsdorf unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz gemäß der Variante 4 mittels eines lärmindernden Fahrbahnbelags ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 mit gleichzeitiger

- Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände/-wälle entlang der nördlichen/östlichen Parallelfahrbahn zwischen Bau-km 491+050 und Bau-km 491+895 auf 5,00 m,
- Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände entlang der Rampe von der Bundesautobahn A 3 zur Bundesautobahn A 93 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+360 auf 6,00 m bis 10,00 m unter Einbeziehung der Böschungskante,
- Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand zwischen der Straßenüberführung Hadamarstraße und Augsburger Straße von Bau-km 491+975 bis Bau-km 492+260 auf 12,00 bis 14,00 m unter Einbeziehung der Böschungskante sowie
- Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen der Straßenüberführung der Augsburger Straße bei Bau-km 492+280 und Bau-km 492+500 mit einer Höhe von 12,0 m unter Einbeziehung der Böschungskante sowie deren Verlängerung in Richtung Osten als Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Höhe von 8,00 m bis zum Graßer Weg bei Bau-km 492+860

sicherzustellen, wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde für sachgerecht und vertretbar gehalten.

Um im Ortsteil Ziegetsdorf die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete mit 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an allen Gebäuden einhalten zu können, wären im Bereich der Richtungsfahrbahn Nürnberg ein ca. 800 m langer Tunnel sowie die Einhausung der nördlichen Rampen von und zur Bundesautobahn A 93 und die Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände/-wälle erforderlich, die Gesamtkosten von ca. 65 Millionen Euro verursachen würden. Bei 1.056 zu lösenden Schutzfällen würden sich damit die Kosten je gelösten Schutzfall zu ca. 61.500 € ergeben. Mit der gewählten Lärmschutzlösung können bei ca. 91 % der Schutzfälle die Tagesgrenzwerte und bei ca. 77 % der Schutzfälle die Nachtgrenzwerte bei Kosten von ca. 4.710 € je gelöstem Schutzfall eingehalten werden. Eine im Einschnittsbereich zwischen Bau-km 491+975 und Bau-km 492+260 gekröpfte und 8,00 m hohe Lärmschutzwand würde mit Kosten von ca. 4.990 € je gelöstem Schutzfall zwar nur geringfügig teurer sein, allerdings können mit dieser Lösung nur ca. 83 % der Schutzfälle am Tag und ca. 75 % der Schutzfälle in der Nacht gelöst werden, so dass diese Variante aufgrund der höheren Kosten mit geringerer Anzahl zusätzlich gelöster Schutzfälle ausscheidet. Eine weitere Erhöhung der mit der Variante 4 gewählten Lärmschutzmaßnahmen um jeweils 2,00 m würde zu einem sprunghaften Anstieg der Kosten je gelösten Schutzfall um rund 2.160 € auf ca. 6.870 € führen und gleichzeitig nur 95 % der Schutzfälle am Tag und 81 % der Schutzfälle in der Nacht lösen.

Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten anderen aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsteil Ziegetsdorf wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.2, Anlage 2.1T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T) verwiesen.

Der festgestellte aktive Lärmschutz bewirkt bezogen auf den von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärm an den nächstgelegenen Gebäuden im Bereich des Ortsteils Ziegetsdorf Pegelminderungen von bis zu 18 dB(A) am Tag und in der Nacht (vgl. IO-AA006). Trotz Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte um bis zu

5 dB(A) am Tag und um bis zu 11 dB(A) in der Nacht (vgl. IO-AA001) überschritten. Von Überschreitungen der für das hier vorliegende Wohngebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte sind im Ortsteil Ziegetsdorf insgesamt 128 Gebäude betroffen. An diesen Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### 3.3.6.4.1.2 Ortsteil Neuprüll

Im Ortsteil Neuprüll werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzwand die nach der 16. BImSchV für Wohngebiete gelten Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an 261 Wohneinheiten um bis zu 7 dB(A) am Tag und an 778 Wohneinheiten um bis zu 12 dB(A) in der Nacht überschritten. Es ergeben sich somit insgesamt 1.039 Schutzfälle.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich des Ortsteils Neuprüll den Lärmschutz gemäß der Variante 6a mittels eines lärmindernden Fahrbahnbelags ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 mit gleichzeitiger

- Errichtung einer Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination von Bau-km 492+900 bis Bau-km 493+000 auf einer Länge von ca. 100 mit einer Höhe von 8,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination von Bau-km 493+000 bis Bau-km 493+185 auf einer Länge von ca. 185 m mit einer Höhe von 12,00 m sowie,
- Errichtung einer Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination von Bau-km 493+185 bis Bau-km 493+725 auf einer Länge von ca. 540 m mit einer Höhe von 10,00 m

sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar gehalten. Mit der gewählten Variante können bei Kosten von ca. 2.440 € je gelösten Schutzfall alle Schutzfälle am Tag und 767 Schutzfälle in der Nacht gelöst und somit nahezu ein Vollschutz erreicht werden.

Um tatsächlich alle Schutzfälle lösen zu können, wären Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen mit einer Gesamthöhe von 14,00 m mit Kosten von ca. 3.720 € je gelösten Schutzfall erforderlich. Um 11 verbleibende Schutzfälle zusätzlich lösen zu können, wären somit Mehrkosten von ca. 1.280 € je gelösten Schutzfall erforderlich. Stellt man diesen Mehrkosten die sich aufgrund des Ergebnisses der vom Büro Möhler + Partner im Auftrag des Vorhabensträgers

durchgeführten Variantenuntersuchung ergebenden Kostendifferenzen/gelösten Schutzfall gegenüber (vgl. nachstehende Tabelle 27)

Variante	Maßnahme	verbleibende Schutzfälle		Differenz zu Variante 6a	Kosten/ gelösten Schutzfall I €	Differenz zu Variante 6a €
		Tag	Nacht			
	Wall/-Wandkombination					
Vollschutz	durchgehend 14 m	0	0	-11	3.720	+1.280
6a	8 m – 12 m – 10 m	0	11	-	2.440	-
4	8m – 8m – 6 m – 6 m	0	159	148	1.380	-1.060
5	10 m – 10 m – 8 m – 8 m	0	56	45	1.930	-510
6	8 m – 12 m – 10 m – 8 m	0	30	19	2.120	-320
5a	8 m – 10 m – 10 m – 10 m	0	20	9	2.310	-130
5b	10 m – 10 m – 10 m – 10 m	0	19	8	2.390	-50
6b	12 m – 12 m – 10 m – 10 m	0	10	1	2.580	+140

Tabelle 27: Vergleich der Kostendifferenzen/gelösten Schutzfall der für den Bereich des Ortsteils Neuprüll untersuchten Lärmschutzvarianten (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.4

so bleibt festzuhalten, dass bereits mit der Variante 4 alle Schutzfälle am Tag gelöst werden können und mit der gewählten Variante 6a bei zusätzlichen Mehrkosten von ca. 1.060 € je gelösten Schutzfall weitere 148 Schutzfälle gelöst werden können. Die zur Lösung der noch verbleibenden 11 Schutzfälle erforderlichen Mehrkosten von ca. 1.280 € stehen somit in keinem Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck. Weiterhin ist aber auch festzustellen, dass mit den Mehrkosten von 140 € je gelösten Schutzfall, die mit einer teilweisen weiteren Erhöhung der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination um 2,00 m (Variante 6b) gegenüber der gewählten Variante verbundenen sind, lediglich 1 Schutzfall zusätzlich gelöst werden kann und diese Mehrkosten damit ebenfalls außer Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck stehen.

Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten anderen aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsteil Neuprüll wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.4, Anlage 2.3T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T und 2T) verwiesen.

Der festgestellte aktive Lärmschutz bewirkt bezogen auf den von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärm an den nächstgelegenen Gebäuden im Bereich des Ortsteils Neuprüll Pegelminderungen von bis zu 12 dB(A) am Tag und in der Nacht. Mit Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen können die zulässigen Immissionsgrenzwerte am Tag von 59 dB(A) im Ortsteil Neuprüll insgesamt eingehalten werden, in der Nacht wird der zulässige Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) allerdings um bis zu 6 dB(A) überschritten. Von Überschreitungen der für das hier vorliegende Wohngebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte sind im Ortsteil Neuprüll insgesamt 6 Gebäude betroffen. An diesen Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### 3.3.6.4.1.3 Bereich Graß

Von Seiten des Vorhabensträgers sind im Bereich des Ortsteils Graß neben dem Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 folgende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen:

- Errichtung eines Lärmschutzwalles unter Einbeziehung der vorhandenen Einschnittsböschung zwischen Bau-km 492+270 bis Bau-km 492+425 auf einer Länge von ca. 155 m mit einer Höhe von 6,00 m;
- Errichtung einer Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Konstruktion zwischen Bau-km 492+425 und Bau-km 492+975 auf einer Länge von ca. 550 m mit einer Gesamthöhe von 6,00 m sowie die
- Errichtung eines Lärmschutzwalls zwischen Bau-km 492+975 und Bau-km 493+725 auf einer Länge von ca. 750 m mit einer Gesamthöhe von 6,00 m.

Mit Durchführung dieser Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich im Ortsteil Graß Pegelminderungen von bis zu 12 dB(A) am Tag und in der Nacht. Die für das am nördlichen Ortsrand gelegene Mischgebiet gemäß der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht können mit dem geplanten Lärmschutzkonzept insgesamt eingehalten werden. Die für das ansonsten vorliegende Wohngebiet gemäß der 16. BImSchV zu berücksichtigenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht werden am Tag ebenfalls insgesamt eingehalten und werden lediglich in der Nacht an 2 Gebäuden (IO-IA001 und IO-IA002) jeweils im 2. und 3. Obergeschoss um bis zu 2 dB(A) überschritten. Aufgrund der Höhe der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen 2 Gebäude pflichtet die Planfeststellungsbehörde der Auffassung des Vorhabensträgers bei, dass die Kosten für eine weitere und nicht unerhebliche Erhöhung der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Konstruktion um die zulässigen Immissionsgrenzwerte insgesamt einhalten zu können, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG



außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Zu den Details der Lärmberechnungen, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsteil Graß wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.5, Anlage 2.4T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T und 2T) verwiesen.

An den beiden Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### 3.3.6.4.1.4 Bereich Universitätsklinikum und Universität

##### a) Universitätsklinikum

Im Bereich des südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Universitätsklinikums sind neben dem lärmindernden Fahrbahnbelag ( $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 noch folgende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen:

- Errichtung einer Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination von Bau-km 492+625 bis Bau-km 492+975 auf einer Länge von ca. 350 m mit einer Höhe von 6,00 m;
- Errichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 492+975 bis Bau-km 493+725 auf einer Länge von ca. 750 m mit einer Höhe von 6,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen Bau-km 493+725 und Bau-km 493+775 auf einer Länge von ca. 50 m mit einer Höhe von 4,00 m,
- Errichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 493+775 bis Bau-km 494+250 auf einer Länge von ca. 475 m mit einer Höhe von 6,00 m,
- Errichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 494+250 bis Bau-km 494+375 auf einer Länge von ca. 125 m mit einer Höhe von 5,00 m und
- Errichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 494+375 bis Bau-km 494+725 auf einer Länge von ca. 350 m mit einer Höhe von 5,00 m.

Mit Durchführung des geplanten Lärmschutzkonzepts stellt sich die Situation für die teilweise bebauten und teilweise nicht bebauten Bereiche der Baugebiete des „Bebauungsplans für das Gelände der medizinischen Forschungs- und Ausbildungsstätte der Universität Regensburg“ wie folgt dar:

##### ➤ teilweise bebautes Baugebiet II des Bebauungsplans

Mit dem geplanten Lärmschutzkonzept lassen sich in diesem Bereich Pegelminderungen von 4 dB(A) bis 7 dB(A) erzielen. Die für den Bereich des Universitätsklinikums als Sondergebiet nach § 16. BImSchV einzuhaltenden Grenzwerte von 57 dB(A) am Tag werden an den nördlichen Fassaden der am westlichen bzw. östlichen Rand des Universitätsklinikums und am nächsten zur Bundesautobahn A 3 gelegenen Gebäude des José-Carreras-

Forschungsinstituts (IO-JA004, IO-JB007 und IO-JB008) sowie am westlich des Haupttrakts des Universitätsklinikums gelegenen Forschungsgebäude (IO-JA006) um bis zu 5 dB(A) überschritten. Die zulässigen Grenzwerte in der Nacht von 47 dB(A) werden für die im östlichen Bereich des Hauptgebäudetrakts auf der Nordseite gelegenen ärztlichen Bereitschaftsräume (IO-JB004 und IO-JB005) insgesamt eingehalten.

An den Gebäuden mit Überschreitungen zulässiger Immissionsgrenzwerte besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV. Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 3.3.6.1.2.4 sowie die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

➤ Baugebiete I und III des Bebauungsplans

Aufgrund fehlender bzw. derzeit noch nicht hinreichend verfestigter konkreter Planungen in diesen Bereichen entsteht dem Vorhabensträger derzeit noch keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Ausführungen in vorstehenden Ziffern 3.3.6.1.2.3 und 3.3.6.1.2.4). Eine Verhältnismäßigkeitsprüfung ist somit derzeit weder erforderlich noch möglich. Etwaige Einzelheiten sind in einem gesonderten Verfahren zu regeln (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffern 6.3.1 und 6.3.3 dieses Beschlusses)

b) Universität

In Fortsetzung der im Bereich des Ortsteils Neuprüll vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind im Bereich des Universitätsgeländes auf der Nordseite der Bundesautobahn neben dem lärm mindernden Fahrbahnbelag ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 folgende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen:

- Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Bauwerk zur Unterführung der Universitätsstraße von Bau-km 493+725 bis Bau-km 493+775 auf einer Länge von ca. 50 m mit einer Höhe von 6,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Konstruktion von Bau-km 493+775 bis Bau-km 493+915 auf einer Länge von ca. 140 m mit einer Höhe von 8,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Konstruktion von Bau-km 493+915 bis Bau-km 493+935 auf einer Länge von ca. 20 m mit einer Höhe von 6,00 m sowie die

- Errichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 493+935 bis Bau-km 494+700 auf einer Länge von ca. 765 m mit einer Höhe von 3,00 m.

Mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen können sowohl die für die Betriebsleiterwohnungen (IO-NA001) im Bereich des Heizkraftwerks geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht, wie auch die für die Hörsäle der Universität (IO-NA005) geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag eingehalten werden. Nachtnutzungen liegen im Bereich der Universität nicht vor. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Zu den Details der Lärmberechnungen, den gewählten Lärmschutzlösungen sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Bereich des Universitätsklinikums und der Universität wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.6, Anlage 2.5T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T und 2T) verwiesen.

#### 3.3.6.4.1.5 Bereich St. Vincent/Kasernenviertel

Zum Schutz des Kinderzentrums St. Vincent sowie des Wohngebietes am Galgenberg sind nördlich der Bundesautobahn A 3 – im Anschluss an die im Bereich der Universität bereits vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen - zusätzlich zum lärm mindernden Fahrbahnbelag ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 noch folgende Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen:

- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bau-km 494+690 bis Bau-km 494+710 auf einer Länge von ca. 20 m mit einer Höhe von 4,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bau-km 494+710 bis Bau-km 495+025 auf einer Länge von ca. 315 m mit einer Höhe von 6,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bau-km 495+025 bis Bau-km 495+045 auf einer Länge von ca. 20 m mit einer Höhe von 4,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Ausfahrtsrampe von Bau-km 495+025 bis Bau-km 495+195 auf einer Länge von ca. 170 m mit einer Höhe von 7,50 m bis 4,50 m unter Einbeziehung der vorhandenen Böschungshöhe,
- Errichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 493+195 bis Bau-km 495+455 auf einer Länge von ca. 260 m mit einer Höhe von 4,50 m bis 6,00 m sowie die
- Errichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 495+455 bis Bau-km 496+040 auf einer Länge von ca. 565 m mit einer Höhe von 6,00 m.

Ohne Berücksichtigung der vorstehend aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich im Bereich des Kinderzentrums St. Vincent (IO-CA023) Überschreitungen der für das Sondergebiet nach § 16 BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte (57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht) um bis zu

4 dB(A) am Tag und bis zu 9 dB(A) in der Nacht. Künftig wird der für Sondergebiete maßgebende Immissionsgrenzwert am Tag eingehalten und der für die Nacht geltende Grenzwert im 3. Obergeschoß um bis zu 6 dB(A) überschritten. In den an das Sondergebiet angrenzenden Wohngebieten werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag bereits ohne die geplanten Lärmschutzmaßnahmen insgesamt eingehalten und die Nachtgrenzwerte von 49 dB(A) um bis zu 7 dB(A) überschritten. Mit Durchführung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird der Nachtgrenzwert noch an einem Gebäudekomplex (Johann-Hösl-Straße 6) um bis zu 2 dB(A) überschritten. Die für das an der Bajuwarenstraße gelegene Mischgebiet nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden auch ohne die zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen insgesamt eingehalten.

Um die vorstehend aufgeführten verbleibenden Grenzwertüberschreitungen in der Nacht vollständig vermeiden zu können, wäre aufgrund des großen Abstandes der Immissionsorte eine deutliche Erhöhung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen um bis zu 5,00 m erforderlich. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden damit gegenüber der gewählten Lösung mit ca. 4.670 € je gelösten Schutzfall sprunghaft auf ca. 17.400 € je gelösten Schutzfall ansteigen (vgl. nachfolgende Tabelle 28). Die für einen Vollschutz erforderlichen Kosten würden somit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Eine Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen um jeweils 1 m würde die Anzahl der gelösten Schutzfälle nur unwesentlich von 32 auf 31 reduzieren, so dass auch die hierfür anfallenden Mehrkosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Variante	Lärmschutz-Maßnahme	Kosten für den aktiven Lärmschutz			gelöste Schutzfälle [Anzahl]		Kosten (aktiv) je gelöstem Schutzfall [€]	Schutzfälle mit verbleibender Grenzwertüberschreitung [Anzahl]		Gesamtkosten passiv [€]	Gesamtkosten aktiv / passiv [€]
		Gesamt [€]	SSWD [€]	OPA [€]	Tag	Nacht		Tag	Nacht		
1	Prognose-Nullfall							21	235	378.650,0 €	378.650,0 €
2	Tektur + 5m (Vollschutz)	4.459.000,0 €	4.285.000,0 €	174.000,0 €	21	235	17.418,0 €	0	0	0,0 €	4.459.000,0 €
3	Tektur (5m - (7,5-4,5m) - (4,5-6,0m))	1.044.500,0 €	870.500,0 €	174.000,0 €	21	203	4.662,9 €	0	32	33.280,0 €	1.077.780,0 €
4	Tektur + 1m	1.364.000,0 €	1.190.000,0 €	174.000,0 €	21	204	8.062,2 €	0	31	32.240,0 €	1.396.240,0 €
5	Tektur + LSW 22a (+2m)	1.189.000,0 €	1.015.000,0 €	174.000,0 €	21	204	5.284,4 €	0	31	32.240,0 €	1.221.240,0 €

Tabelle 28: Variantenuntersuchung im Bereich St. Vincent

Die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich St. Vincent/Kasernenviertel den Lärmschutz unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten mit den genannten Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen, wird daher von Seiten der Planfeststellungsbehörde für sachgerecht und vertretbar gehalten.

Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten anderen aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen

Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsteil Kasernenviertel wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.7, Anlage 2.6T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 2T) verwiesen.

An den von Überschreitungen zulässiger Immissionsgrenzwerte betroffenen Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Zum Schutz der südlich der Bundesautobahn A 3, in einem Mischgebiet am Unterislinger Weg, gelegenen Bebauung ist neben dem bereits zwischen Bau-km 495+475 und Bau-km 496+040 vorhandenen und 6,00 m hohen Lärmschutzwall und dem lärmindernden Fahrbahnbelag ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 noch die Errichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 495+025 bis Bau-km 495+455 auf einer Länge von ca. 430 m mit einer Höhe von 6,00 m vorgesehen.

Die sich ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für das südlich der Bundesautobahn A 3 am Unterislinger Weg gelegene Mischgebiet ergebenden Überschreitungen des zulässigen Immissionsgrenzwertes von 54 dB(A) in der Nacht um bis zu 4 dB(A) können mit Durchführung der vorstehend beschriebenen zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen südlich der Bundesautobahn A 3 vermieden werden.

#### 3.3.6.4.1.6 Ortsteil Burgweinting

##### a) *Bereich nördlich der Bundesautobahn A 3*

Im nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Wohn- bzw. Mischgebiet von Burgweinting ergeben sich unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzanlagen Überschreitungen

- der Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) bzw. 64 dB(A) an insgesamt 144 Wohneinheiten und
- des maßgebenden Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) bzw. 54 dB(A) an insgesamt 515 Wohneinheiten.

Es liegen somit insgesamt 659 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Im Bereich des einem Gewerbegebiet zuzuordnenden Immissionsortes IO-DB009 (Grunewaldstraße 2) werden mit den bereits vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen nicht nur die nach § 16 BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht, sondern mit maximal 55 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht sogar die vorstehend genannten Grenzwerte für ein Mischgebiet unterschritten.

Die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich von Burgweinting nördlich der Bundesautobahn A 3 unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz mittels eines lärmindernden Fahrbahnbelags ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 und mit

- Neuerrichtung einer bestehenden Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination mit veränderter Lage näher am Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 zwischen Bau-km 496+060 und Bau-km 496+480 mit einer Länge von ca. 420 m und einer Höhe von 9,00 m,
- Neuerrichtung einer bestehenden Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination mit veränderter Lage näher am Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 zwischen Bau-km 496+480 und Bau-km 496+820 mit einer Länge von ca. 340 m und einer Höhe von 11,00 m,
- Neubau einer Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination zwischen Bau-km 496+820 und Bau-km 496+840 mit einer Länge von ca. 20 m und einer Höhe von 9,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich des Anschlussstellendreiecks von Bau-km 496+775 bis Bau-km 496+850 mit einer Länge von ca. 75 m und einer Höhe von 4,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Ausfahrtsrampe von Bau-km 0+110 bis Bau-km 0+090 mit einer Länge von ca. 20 m und einer Höhe von 3,00 m und von Bau-km 0+090 bis Bau-km 0+020 auf einer Länge von ca. 70 m und einer Höhe von 3,00 m,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bau-km 496+925 (= Bau-km 0+020 der Ausfahrtsrampe) bis Bau-km 497+190 mit einer Länge von ca. 265 m und einer Höhe von 4,00 m, sowie der
- Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen Bau-km 497+190 und Bau-km 497+210 mit einer Höhe von 3,00 m

sicherzustellen, wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde für sachgerecht und vertretbar gehalten. Mit Kosten von ca. 3.990 € je gelösten Schutzfall können damit alle Schutzfälle am Tag sowie mit 384 Schutzfällen rund 75 % der Schutzfälle in der Nacht gelöst werden.

Um im nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Bereich des Ortsteils Burgweinting die Grenzwerte der 16. BImSchV für das hier vorliegende Wohn- bzw. Mischgebiet von 59 dB(A) bzw. 64 dB(A) am Tag und 49 dB(A) bzw. 54 dB(A) in der Nacht an allen Gebäuden einhalten zu können, wäre neben Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen zwischen Bau-km 496+060 und Bau-km 496+900 mit einer Höhe von 12,00 m bis 15,00 m zusätzlich eine Lärmschutzwand im Anschlussstellendreieck mit einer Höhe von 10,00 m erforderlich. Die Kosten würden sich damit sprunghaft auf ca. 8.210 € je gelösten Schutzfall erhöhen.

Eine Erhöhung der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination auf durchgehend 11,00 m mit einer 4,00 m hohen Lärmschutzwand im Dreieck der Anschlussstelle entsprechend der untersuchten Variante 16 würde lediglich 28 weitere Schutzfälle in der Nacht lösen aber zusätzliche Kosten von ca. 380 € je gelösten Schutzfall und damit ca. 4.370 € je gelösten Schutzfall verursachen. Vergleicht man hierzu die Mehrkosten der gewählten Variante gegenüber der Variante 14 mit Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen mit Höhen von 7,00 m und 11,00 m sowie einer 4,00 m hohen Lärmschutzwand im Dreieck der Anschlussstelle, so bleibt festzuhalten, dass mit Mehrkosten von ca. 250 € je gelösten Schutzfall mit 36 zusätzlich gelösten Schutzfällen mehr erreicht werden kann, als mit den vorstehend genannten Mehrkosten der Variante 16 gegenüber der gewählten Variante 15.

Mit der untersuchten Variante 18, die zusätzlich zum gewählten Lärmschutzkonzept die Errichtung einer ca. 950 langen und 6,00 m hohen Lärmschutzwand im Mittelstreifen vorsieht, würden zwar nur mehr 28 Schutzfälle in der Nacht verbleiben, sich aber die Kosten gegenüber der gewählten Lösung deutlich auf ca. 6.480 € je gelösten Schutzfall erhöhen.

*b) Bereich südlich der Bundesautobahn A 3*

Für den Bereich der südlich der Bundesautobahn A 3 und westlich der Obertraublinger Straße gelegenen Misch-, Wohn- und Sondergebiete ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen und der auf der Südseite der Bundesautobahn A 3 zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, die neben einem lärmmindernden Fahrbelag ( $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 die Errichtung von Lärmschutzwänden

- im Anschluss an die bestehende Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination von Bau-km 497+030 bis Bau-km 497+125 auf einer Länge von ca. 95 m und einer Höhe von 5,00 m,

- von Bau-km 497+125 bis Bau-km 497+515 auf einer Länge von ca. 390 m und einer Höhe von 7,00 m,
- von Bau-km 497+515 bis Bau-km 497+535 auf einer Länge von ca. 20 m und einer Höhe von 5,00 m
- von Bau-km 497+535 bis Bau-km 497+563 auf einer Länge von ca. 28 m und einer Höhe von 4,00 m sowie
- von Bau-km 497+563 bis Bau-km 497+792 auf einer Länge von ca. 228 m und einer Höhe von 4,00 m

vorsehen, die nach § 16 BImSchV für diese Gebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A), 59 dB(A) bzw. 57 dB(A) am Tag und von 54 dB(A), 49 dB(A) bzw. 47 dB(A) in der Nacht an allen untersuchten Immissionsorten eingehalten werden können.

Nachdem für die genannten Bereiche somit ein Vollschutz vorliegt, erübrigen sich weitere Variantenuntersuchungen bzw. Ausführungen zur Verhältnismäßigkeit von Kosten für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen bezüglich der Gebietseinstufung des alten Dorfkerns in Ziffer 3.3.6.1.2.3 auf S. 177 dieses Beschlusses ist für das östlich der Obertraublinger Straße gelegene Misch- bzw. Wohngebiet folgendes festzustellen:

- Mit Durchführung der südlich der Bundesautobahn A 3 vorgesehenen und vorstehend näher beschriebenen Lärmschutzanlagen kann auch im Bereich des Immissionsortes LH001 (Obertraublinger Straße 1b) die bei Berücksichtigung der bisher vorhandenen Lärmschutzanlagen feststellbare Überschreitung des nach § 2 16 BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwertes von 54 dB(A) um 1 dB(A) vermieden werden (Maximalwert künftig: 51 dB(A)).
- Mit Einstufung des alten Dorfkerns von Burgweinting als allgemeines Wohngebiet können unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzwand die nach der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) an allen Immissionsorten eingehalten werden. Der nach der 16. BImSchV für die Nacht geltende Immissionsgrenzwert wird an insgesamt 75 Wohneinheiten überschritten, so dass insgesamt 75 Schutzfälle vorliegen.

Um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Gebäuden und in allen Geschoßen auch in der Nacht einhalten zu können, d.h. einen sog. Vollschutz zu erzielen, würde eine Erhöhung der bisher vorhandenen Lärmschutzwand um 3,00 m auf 10,00 m sowie eine Verlängerung der Schallschutzwand auf der Bahnbrücke bis km 497+792 und einer Höhe von 4,0 m erforderlich werden. Aufgrund der hierfür erforderlichen Kosten in Höhe



von ca. 1,05 Millionen Euro ergeben sich Kosten von rund 13.950 € je gelösten Schutzfall.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird die Entscheidung des Vorhabensträgers im Bereich des südlich der Bundesautobahn A 3 und östlich der Obertraublinger Straße gelegenen Siedlungsgebietes von Burgweinting den Lärmschutz mit den einleitend beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen, die u.a. eine 4,00 m hohe Lärmschutzwand auf dem Bauwerk über die Gleisanlagen der DB AG vorsehen, sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar gehalten. Mit der gewählten Lösung verbleibt bei Kosten von rund 9.940 € je gelösten Schutzfall lediglich noch 1 Schutzfall mit einer Überschreitung des zulässigen Nachtgrenzwertes um 1 dB(A). Selbst eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk über die Gleisanlagen der DB AG auf 5,00 m bzw. eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand um 2,00 m und einer Lärmschutzwand mit 4,00 m Höhe auf dem Brückenbauwerk über die Gleisanlagen würde diesen verbleibenden Schutzfall nicht lösen können, gleichzeitig aber Kosten von rund 11.770 € bzw. rund 14.200 € je gelösten Schutzfall verursachen.

➤ *Zusammenfassung:*

Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten anderen aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsteil Burgweinting wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffern 5.4.8 und 5.4.8a, Anlage 2.7T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 3T) verwiesen.

Der festgestellte aktive Lärmschutz bewirkt bezogen auf den von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärm an den nächstgelegenen Gebäuden im nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Bereich des Ortsteils Burgweinting Pegelminderungen von bis zu 9 dB(A) am Tag und in der Nacht im Wohngebiet (vgl. IO-DA082, Benzstraße 19) und Pegelminderungen von bis zu 9 dB(A) am

Tag und bis zu 10 dB(A) in der Nacht im Mischgebiet (vgl. IO-DB005, Grunewaldstraße 8). Trotz Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte um bis zu 2 dB(A) in der Nacht im Wohngebiet (vgl. IO-DA067 und IO-DA068, Spandauer Straße 2 und 2a) und um bis zu 3 dB(A) im Mischgebiet (vgl. IO-DB012, Grunewaldstraße 11) überschritten.

Mit Durchführung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich für die südlich der Bundesautobahn gelegene Bebauung Pegelminderungen von

- bis zu 5 dB(A) am Tag und in der Nacht im Mischgebiet an der Obertraublinger Straße,
- bis zu 5 dB(A) am Tag und in der Nacht im Wohngebiet am Wihmundweg und bis zu 6 dB(A) im alten Dorfkern von Burgweinting sowie
- bis zu 4 dB(A) am Tag und in der Nacht im Sondergebiet an der Kirchefeldallee.

Von Überschreitungen der für die einzelnen Gebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte sind im Ortsteil Burgweinting insgesamt 52 Gebäude betroffen. An diesen Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### 3.3.6.4.1.7 Bereich Irl

Unter Berücksichtigung des lärmindernden Fahrbahnbelages ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 und der vorgesehenen Errichtung eines insgesamt ca. 750 m langen Lärmschutzwalls mit einer Höhe von 7,00 m westlich der Eisackerstraße bzw. 6,00 m und anschließend 4,00 m östlich der Eisackerstraße ergeben sich im Ortsteil Irl Pegelminderungen von 3 dB(A) bis maximal 11 dB(A) am Tag und von 3 dB(A) bis maximal 12 dB(A) in der Nacht. Die hier für ein Mischgebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden an allen Anwesen eingehalten. Da mit den vorgesehenen Maßnahmen ein Vollschutz erreicht werden kann, erübrigt sich eine weitere Variantenuntersuchung.

#### 3.3.6.4.2 Bereich Gemeinde Pentling

Bereits ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen werden im Bereich der Gewerbegebietsbebauung im Ortsteil Pentling-Siedlung südlich der Bundesautobahn A 3 die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht nicht überschritten. Die für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden lediglich an einem Gebäude in

der Nacht um 1 dB(A) überschritten. Unter Berücksichtigung der 7,50 m hohen Einschnittsböschung ergeben sich für das Wohngebiet im Bereich des Ortsteils Pentling-Siedlung Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag an 23 Wohneinheiten um bis zu 4 dB(A) und Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) in der Nacht an 79 Wohneinheiten um bis zu 10 dB(A). Insgesamt liegen damit 102 Schutzfälle vor.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Entscheidung des Vorhabensträgers im Bereich Pentling-Siedlung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz gemäß der Variante 4 mittels eines lärmindernden Fahrbelags ( $D_{\text{strO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) und eines insgesamt 445 m langen Lärmschutzwalles (Bau-km 0+050 bis Bau-km 0+245 entlang der Rampe und von Bau-km 491+975 bis Bau-km 492+255 entlang der Richtungsfahrbahn Passau), der unter Berücksichtigung der vorhandenen Einschnittsböschung eine Gesamthöhe von 10,00 m aufweist, sicherzustellen für sachgerecht und vertretbar. Mit der gewählten Lösung können bei Kosten von ca. 3.150 €/gelöstem Schutzfall alle Schutzfälle am Tag und 41 Schutzfälle in der Nacht gelöst werden.

Um die im Wohngebiet von Pentling-Siedlung verbleibenden 38 Schutzfälle in der Nacht insgesamt lösen zu können, wäre eine mindestens 20 m hohe Lärmschutzwand erforderlich, die unter Berücksichtigung der vorhandenen bis zu 7,50 m hohen Einschnittsböschung eine durchgehende Abschirmhöhe von 27,50 m gewährleistet. Unabhängig von der Tatsache, dass eine solche Lärmschutzwand technisch kaum realisierbar ist, würden sich hierdurch nicht vertretbare Kosten von ca. 47.000 €/gelöstem Schutzfall ergeben. Eine Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination mit einer gegenüber der gewählten Variante um 2,00 m auf 12,00 m erhöhten Abschirmkante unter Berücksichtigung der vorhandenen Einschnittsböschung würde nur 7 zusätzliche Schutzfälle lösen, aber die Kosten auf ca. 8.200 €/gelöstem Schutzfall sprunghaft ansteigen lassen. Mit den vom Vorhabensträger auch untersuchten Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen mit Abschirmkantenhöhen von 14,00 m und 16,00 m können lediglich 13 bzw. 19 zusätzliche Schutzfälle gelöst werden, wobei die Kosten je gelösten Schutzfall mit rund 14.200 € bzw. rund 18.500 € gegenüber der gewählten Variante mehr als vier- bzw. fünfmal so hoch sind.

Im Rahmen der Aufstellung der Vorentwurfsunterlagen hat der Vorhabensträger nicht nur für den Bereich Ziegetsdorf sondern auch für den Bereich Pentling-Siedlung eine Tunnellösung mit untersucht. Um allein die 23 Schutzfälle am Tag und 79 Schutzfälle in der Nacht und somit insgesamt 102 Schutzfälle im Bereich Pentling-Siedlung (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.3, Tabelle 8) lösen zu können, wäre im Bereich

der Richtungsfahrbahn Passau der Bau eines 800 m langen Tunnels mit ergänzenden Lärmschutzwällen erforderlich. Die hierfür anfallenden Kosten wurden vom Vorhabensträger zu rund 61,4 Millionen Euro ermittelt. Je gelösten Schutzfall würden sich somit Kosten von rund 602.000 € ergeben. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis zum damit angestrebten Schutzzweck. Der Vorhabensträger hat daher diese Lärmschutzvariante zu Recht nicht in seine weiteren Planungsüberlegungen mit einbezogen.

Bezieht man unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.2) die Tunnellösung bestehend aus einem ca. 800 m langen Tunnel für den Bereich Ziegetsdorf im Zuge der Richtungsfahrbahn Nürnberg mit Gesamtkosten von rund 65,4 Millionen Euro mit ein, so ergeben sich für die Einhausung der beiden Richtungsfahrbahnen im Bereich Ziegetsdorf und Pentling-Siedlung Gesamtkosten von rund 126,8 Millionen Euro. Mit insgesamt 1.158 gelösten Schutzfällen (Ziegetsdorf: 1.056 Schutzfälle; Pentling: 102 Schutzfälle) würden sich demnach rund 109.000 € je gelösten Schutzfall ergeben. Auch diese Kosten stehen in keinem Verhältnis zum damit angestrebten Schutzzweck, so dass der Vorhabensträger auch eine Einhausungslösung im Bereich Ziegetsdorf/Pentling-Siedlung zu Recht nicht in seine weiteren Planungsüberlegungen mit einbezogen hat.

Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten anderen aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsteil Pentling-Siedlung wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.2, Anlage 2.2T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T) verwiesen.

Der festgestellte aktive Lärmschutz bewirkt bezogen auf den von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärm an den nächstgelegenen Gebäuden im Bereich des Ortsteils Pentling-Siedlung Pegelminderungen von bis zu 6 dB(A) am Tag und in der Nacht. Trotz Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte um bis zu 5 dB(A) in der Nacht überschritten. Von Überschreitungen der für das hier vorliegende Wohngebiet

zulässigen Immissionsgrenzwerte sind im Ortsteil Pentling-Siedlung insgesamt 25 Gebäude betroffen. An diesen Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### 3.3.6.4.3 Lärsituation und Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Stadt Neutraubling

Ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zu den bereits vorhandenen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen mit einer Höhe von 5,25 m werden im südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Stadtgebiet von Neutraubling die für Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an 7 Wohneinheiten am Tag und 614 Wohneinheiten in der Nacht überschritten. Es liegen somit insgesamt 621 Schutzfälle vor, wobei die zulässigen Immissionsgrenzwerte um bis zu 5 dB(A) am Tag und bis zu 11 dB(A) in der Nacht überschritten werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich von Neutraubling den Lärmschutz gemäß der Variante 4 mittels eines lärmindernden Fahrbahnbelags ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 mit

- Neuerrichtung eines Lärmschutzwalls von Bau-km 500+480 bis Bau-km 500+825 mit einer Länge von ca. 345 m mit einer Höhe von 8,00 m,
- Neuerrichtung bzw. Erhöhung einer Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination von Bau-km 500+825 bis Bau-km 501+045 und von Bau-km 501+045 bis Bau-km 0+305 der Ein- und Ausfahrtsrampe auf einer Länge von 670 m mit einer Höhe von 11,00 m sowie weiter von Bau-km 0+305 bis Bau-km 0+325 auf einer Länge von 20 m mit einer Höhe von 8,00 m,
- Umbau und Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls zur Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Höhe von 11,00 m zwischen Bau-km 501+490 bis Bau-km 501+725, Bau-km 501+750 bis Bau-km 502+225 und Bau-km 502+325 bis Bau-km 502+280 auf einer Länge von ca. 965 m sowie zusätzlich einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 8,00 m im Bereich des Umspannwerks zwischen Bau-km 502+225 bis Bau-km 502+325 auf einer Länge von ca. 100 m,
- Neubau eines Lärmschutzwalls mit einer Höhe von 8,00 m zwischen Bau-km 502+600 und Bau-km 502+935 auf einer Länge von ca. 335 m,
- Neubau eines Lärmschutzwalls mit einer Höhe von 5,00 m von Bau-km 502+975 und Bau-km 503+890 auf einer Länge von ca. 915 m

sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar. Mit dem gewählten Lärmschutzkonzept lassen sich die Schutzfälle am Tag insgesamt lösen. In der Nacht verbleiben lediglich noch 9 Schutzfälle mit Überschreitungen des zulässigen

Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) um maximal 3 dB(A). Die Kosten je gelösten Schutzfall belaufen sich dabei auf ca. 6.220 €.

Gegenüber der Variante 3 (Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Konstruktionen mit einer Höhe von bis zu 9,00 m mit bereits hohen Kosten von ca. 4.350 € je gelösten Schutzfall, weist die gewählte Variante 4 zwar Mehrkosten von ca. 1.870 € je gelösten Schutzfall auf, im Gegensatz zur gewählten Variante 4 verbleiben allerdings bei der Variante 3 noch 61 ungelöste Schutzfälle in der Nacht. Im Vergleich zur gewählten Variante 4 weist die Variante 5 (Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Konstruktionen mit einer Höhe von bis zu 13,00 m) mit ca. 7.240 € je gelösten Schutzfall um ca. 1.000 € je gelösten Schutzfall höhere Kosten auf. Mit diesen Mehrkosten von ca. 1.000 € je gelösten Schutzfall können allerdings nur 4 Schutzfälle in der Nacht zusätzlich gelöst werden. Eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Konstruktion auf bis zu 15,00 m führt mit Kosten von ca. 8.720 € zu einem sprunghaften Anstieg der Kosten je gelösten Schutzfall. Gegenüber der Variante 5 wird damit jedoch lediglich 1 weiterer Schutzfall in der Nacht gelöst, so dass immer noch 4 Schutzfälle in der Nacht verbleiben. Im Verhältnis zu den gegenüber der Variante 3 mit der Variante 4 zusätzlich gelösten 52 Schutzfällen in der Nacht sind die damit verbundenen Mehrkosten von ca. 1.870 € als angemessener zu bewerten als die mit Mehrkosten von ca. 1.000 € je gelösten Schutzfall zusätzlich gelösten 4 Schutzfälle in der Nacht mit der Variante 5.

Um die Schutzfälle insgesamt lösen zu können, wäre eine Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 19,00 m erforderlich, die nicht vertretbare Kosten von ca. 17.570 € je gelösten Schutzfall verursacht.

Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten anderen aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträger diesbezüglich alle weiteren möglichen und effektiven Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Der Verzicht auf andere oder weitere Lärmschutzmaßnahmen entspricht insofern den gesetzlichen Vorgaben. Mit den übrigen untersuchten Lärmschutzmaßnahmen lassen sich keine durchgreifenden Verbesserungen der Lärmsituation erzielen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den

Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Bereich von Neutraubling wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.11, Anlage 2.10T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 5T und 6) verwiesen.

Unter Hinweis auf die nachfolgende Tabelle 29 in Verbindung mit Abbildung 7 ist für den Bereich des Bebauungsplans Heising II festzustellen, dass unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgesehenen Lärmschutzwälle mit 8,00 m bzw. 5,00 m Höhe die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) am Tag insgesamt eingehalten werden können und in der Nacht an einem Immissionsort im 4. Obergeschoss auf der Nord- und Ostseite um jeweils 1 dB(A) überschritten wird.

Unter Berücksichtigung der Festlegungen in § 18 der Satzung des Bebauungsplans Heising II, alle Aufenthaltsräume der am nächsten zur Bundesautobahn A 3 geplanten Wohnbebauung nach Süden und Westen zu orientieren, handelt es sich jedoch um keinen zu beachtenden Immissionsort, so dass damit unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzwälle ein Vollschutz besteht.

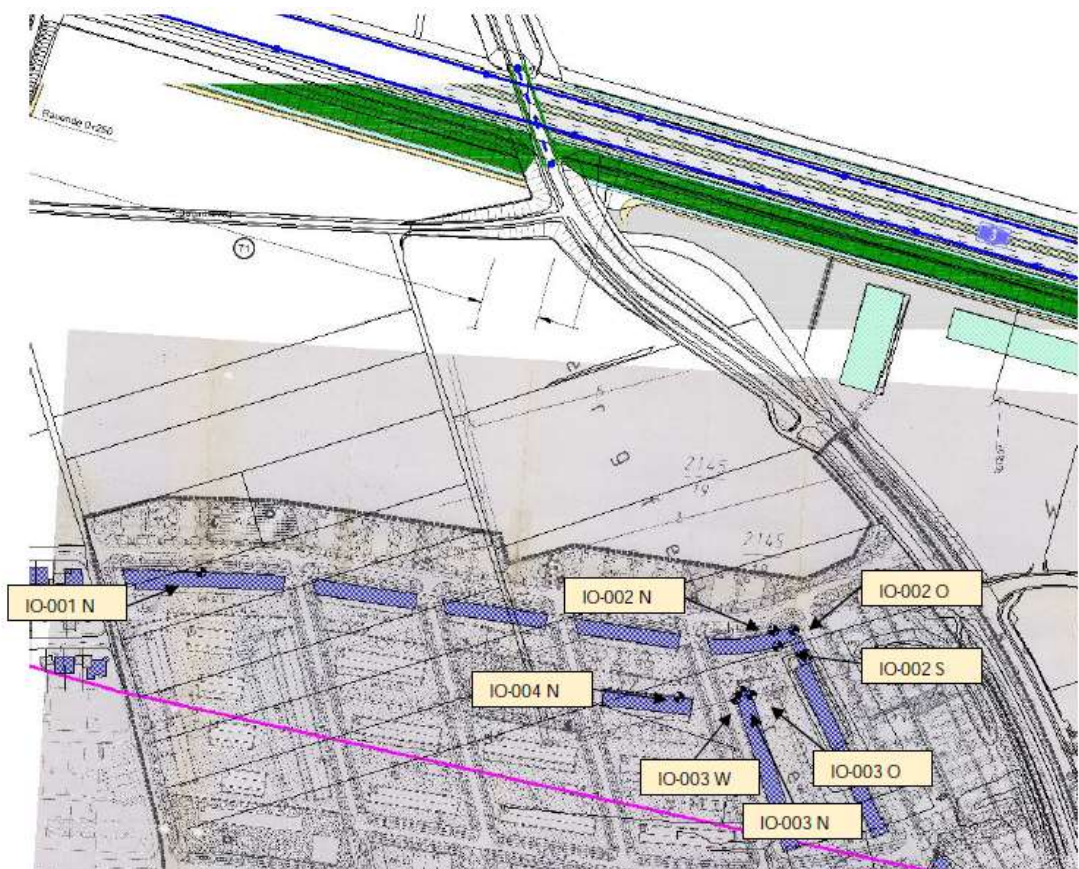


Abbildung 7: Immissionsorte im Bereich des Bebauungsplans Heising II

Immissionsort	Fassadeneite	Stockwerk	Beurteilungspegel m. Lärmschutz		Immissionsgrenzwerte	
			Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
IO-001	Nord	EG	50	46	59	49
		1. OG	51	46		
		2. OG	51	47		
		3. OG	51	47		
		4. OG	51	47		
IO-002	Nord	EG	52	47		
		1. OG	52	48		
		2. OG	53	48		
		3. OG	53	49		
		4. OG	54	<b>50</b>		
	Ost	EG	52	48		
		1. OG	53	48		
		2. OG	53	49		
		3. OG	54	49		
		4. OG	54	<b>50</b>		
	Süd	EG	34	30		
		1. OG	36	31		
		2. OG	38	33		
		3. OG	41	37		
		4. OG	48	44		
IO-003	Nord	EG	34	30		
		1. OG	37	32		
		2. OG	43	38		
	Ost	EG	35	31		
		1. OG	38	34		
		2. OG	43	38		
	West	EG	45	40		
		1. OG	46	41		
		2. OG	47	43		
IO-004	Nord	EG	47	42		
		1. OG	48	44		
		2. OG	50	45		

Tabelle 29: Lärmpegelwerte für den Bereich des Bebauungsplans Heising II der Stadt Neutraubling

Der festgestellte aktive Lärmschutz bewirkt bezogen auf den von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärm an den nächstgelegenen Gebäuden im Bereich der Gärtnersiedlung in Neutraubling Pegelminderungen von bis zu 12 dB(A) am Tag und in der Nacht. Trotz Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte um bis zu 3 dB(A) in der Nacht überschritten. Von Überschreitungen der für das hier vorliegende Wohngebiet zulässigen



Immissionsgrenzwerte sind insgesamt 9 Gebäude betroffen. An diesen Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### 3.3.6.4.4 Lärmsituation und Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Gemeinde Barbing

##### 3.3.6.4.4.1 Barbing

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzwand ergeben sich für das nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegene Wohngebiet in Barbing Überschreitungen der nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an 123 Wohneinheiten am Tag um bis zu 5 dB(A) und an 608 Wohneinheiten in der Nacht um bis zu 11 dB(A). Insgesamt liegen somit 731 Schutzfälle vor. Der für die Johann-Michael-Sailer-Grundschule als Sondergebiet zulässige Immissionsgrenzwert von 57 dB(A) am Tag wird um 1 dB(A) überschritten. Die für das am östlichen Ortsrand von Barbing gelegene Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht können bereits mit den vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen eingehalten werden.

Die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich von Barbing den Lärmschutz gemäß der Variante 6 mittels eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -5$  dB(A) auf der Bundesautobahn A 3 mit gleichzeitiger

- Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls zwischen Bau-km 500+475 und Bau-km 500+730 auf einer Länge von ca. 255 m um ca. 2,50 m auf 7,50 m,
- Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwälle zwischen Bau-km 501+400 und Bau-km 501+425 sowie zwischen Bau-km 501+755 und Bau-km 501+970 auf einer Länge von ca. 540 m um ca. 2,50 m auf 7,50 m sowie
- Errichtung einer ca. 7,50 m hohen Lärmschutzwand auf dem vorhandenen ca. 3,50 m hohen Lärmschutzwall, so dass eine Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Konstruktion mit einer Gesamthöhe von 11,00 m entsteht, zwischen Bau-km 500+730 und Bau-km 501+400 auf einer Länge von ca. 670m

sicherzustellen, wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde für sachgerecht und vertretbar gehalten.

Mit der gewählten Variante können alle Schutzfälle am Tag und in der Nacht im Wohngebiet gelöst und der zulässige Tagesgrenzwert im Bereich des Sondergebiets eingehalten werden. Die Kosten je gelösten Schutzfall belaufen sich auf ca. 3.160 €.

Mit den übrigen untersuchten Varianten, die einen Lärmschutzwall mit 7,50 m Höhe und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen mit Höhen zwischen 5,50 m und 9,50 m vorsehen können zwar ebenfalls die zulässigen Tagesgrenzwerte

eingehalten und damit alle Schutzfälle am Tag gelöst werden, allerdings verbleiben bei Kosten zwischen ca. 1.150 € und ca. 2.380 € je gelösten Schutzfall noch zwischen 141 und 18 Schutzfälle in der Nacht.

Die für das gewählte Lärmschutzkonzept aufzuwendenden Kosten stehen in einem ausgewogenen Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsbereich Barbing wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.2, Anlage 2.9T zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5T) verwiesen.

#### 3.3.6.4.4.2 Ortsteil Unterheising der Gemeinde Barbing

Mit Errichtung eines Lärmschutzwalles zwischen Bau-km 503+500 und Bau-km 504+300 auf einer Länge von ca. 840 m mit einer Höhe von 4,50 m in Verbindung mit dem lärmindernden Fahrbelag ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 können die in diesem Bereich für den Außenbereich geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden. Zu den Details der Lärmberechnungen, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsteil Unterheising der Gemeinde Barbing wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.12; Anlage 2.11 zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 6 und 7) verwiesen.

Im östlich anschließenden Gewerbegebiet werden unter Berücksichtigung des lärmindernden Fahrbelags ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 noch im Bereich von 2 Gewerbebetrieben die nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) am Tag und bis zu 6 dB(A) in der Nacht überschritten. Aufgrund der sehr nah zur Bundesautobahn A 3 gelegenen Bebauung lassen sich weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ohne entsprechende Eingriffe in Gewerbebetriebsflächen umsetzen. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts sowie aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet zudem bereits eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und lediglich noch an 2 Gebäuden Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte vorliegen, verpflichtet die Planfeststellungsbehörde der Auffassung des Vorhabensträgers bei, dass die Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept in Form des lärmindernden Fahrbelags aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem

angestrebten Schutzzweck stehen. Zu den Details der Lärmberechnungen, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen im Ortsteil Unterheising der Gemeinde Barbing wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Ziffer 5.4.13, Anlage 2.11 zu Unterlage 17.1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 7) verwiesen.

An den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### 3.3.6.5 Schadstoffbelastung

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

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 S. 1 BImSchG). Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb dieser Immissionsgrenzwerte ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 S. 2 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

#### 3.3.6.5.1 Schadstoffeintrag in die Luft

Vorliegend hat der Vorhabensträger die lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Büro Möhler + Partner aus München im Juni 2014 für den Prognosehorizont 2030 untersuchen lassen. Die Untersuchung vom 12. Juni 2014 erfolgte dabei nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“, welche in Bayern aufgrund des ARS des BMVBS Nr. 29/2012 vom 03. Januar 2013 mittels Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 27. Februar 2013 (Az.: IID9-4384-002/90) eingeführt wurden.

Das Büro Möhler + Partner kommt dabei in seinem Gutachten vom Juni 2014 zu dem Ergebnis, dass mit Umsetzung des Projektes die Grenzwerte der 39. BImSchV überall nicht nur eingehalten sondern sogar deutlich unterschritten werden. Das

Gutachten vom 12. Juni 2014 ist Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.2).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 22. Oktober 2014 mitgeteilt, dass die Ergebnisse des kursorisch geprüften Gutachtens aus fachlicher Sicht plausibel sind. Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten erreicht oder überschritten werden.

Mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 kommt es im Prognosejahr 2030 unter Berücksichtigung der auf dem Ergebnis der Verkehrsanalyse von Prof. Dr.-Ing. Kurzak beruhenden Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2030 sowie der vorhandenen Vorbelastungen (Schadstoffe aus anderen Quellen wie Kraftfahrzeugen in benachbarten Bereichen, Industrie, Gewerbe und Hausbrand) zu folgenden Belastungen (Anmerkung: nachdem die Grenzwerte der 39. BImSchV ohne Nachkommastellen angegeben sind, wurden auch die Ergebnisse des Gutachtens auf ganze Zahlen gerundet):

#### *Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)*

Die maximale NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung für das Jahresmittel wurde im Planfeststellungsgebiet am Beurteilungspunkt „Am Zieget 5“ mit 28 µg/m<sup>3</sup> berechnet. Der seit 01. Januar 2010 einzuhaltende NO<sub>2</sub>-Grenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m<sup>3</sup> wird demnach im Planfeststellungsgebiet nicht überschritten. Entsprechend den Ausführungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist nicht davon auszugehen, dass der NO<sub>2</sub>-Grenzwert für das Stundenmittel öfter als die zulässigen 18 Stunden pro Jahr überschritten wird.

#### *Feinstaub (PM<sub>10</sub>)*

Die maximalen PM<sub>10</sub>-Gesamtbelastungen für das Jahresmittel wurden im Planfeststellungsgebiet an den Beurteilungspunkten

- „Am Zieget 5 (IO-AA009)“ mit 24 µg/m<sup>3</sup>,
- „Neuprüll 37 (IO-BE003)“ mit 24 µg/m<sup>3</sup>,
- „Schöneberger Straße 8 (IO-DA001) mit 24 µg/m<sup>3</sup> und
- Neutraubling „Aubachweg 31 (IOMA028)“ mit 24 µg/m<sup>3</sup> berechnet.

Der seit 01. Januar 2005 einzuhaltende PM<sub>10</sub>-Grenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m<sup>3</sup> wird demnach im Planfeststellungsgebiet nicht überschritten.

Entsprechend den Ausführungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zeigen Auswertungen an den Stationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems

Bayern, dass durchschnittlich bis zu einem  $PM_{10}$ -Jahresmittelwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  davon auszugehen ist, dass der Tagesmittelwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht häufiger als an den zulässigen 35 Tagen im Jahr überschritten wird. Im Planfeststellungsgebiet ist daher nicht davon auszugehen, dass der  $PM_{10}$ -Tagesmittelwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an mehr als den zulässigen 35 Tagen im Jahr überschritten wird.

#### *Feinstaub ( $PM_{2,5}$ )*

Die maximalen  $PM_{2,5}$ -Gesamtbelastungen für das Jahresmittel wurden im Planfeststellungsgebiet an den Beurteilungspunkten

- „Am Zieget 5 (IO-AA009)“ mit  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ,
- „Neuprüll 37 (IO-BE003)“ mit  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und für die
- „Schöneberger Straße 8 (IO-DA001)“ mit  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$  berechnet.

Der ab dem 01. Januar 2015 einzuhaltende  $PM_{2,5}$ -Grenzwert für das Jahresmittel von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wird demnach im Planfeststellungsgebiet nicht überschritten.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist daher von keiner signifikanten Änderung bzw. Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung im Untersuchungsgebiet infolge des Bauvorhabens auszugehen. Somit sind auch keine weiteren Maßnahmen zur Luftreinhaltung erforderlich. Auf die Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen (Band 4: Unterlage 17.2) wird verwiesen.

Angesichts dieser zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist hier lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26. Mai 2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 39. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabensbezogen sicherzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 426). Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 S. 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908).

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 S. 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47

BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung schlägt sich in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber auch angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem können die in der Planung vorgesehenen Maßnahmen und Bepflanzungen sowie die angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

#### 3.3.6.5.2 Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabensbedingten, insbesondere die mit den Kraftfahrzeugabgasen emittierten, Schadstoffe auch zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen können.

Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 des BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Bei der Abschätzung des vorhabensbedingten Schadstoffeintrags in den Boden kann zunächst von den Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Schutzgut Boden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.3.4 und 2.3.3 dieses Beschlusses) ausgegangen werden. Danach lässt sich festhalten, dass vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist und dass diese Belastungen mit zunehmender Entfernung von der Trasse bzw. mit zunehmender Bodentiefe deutlich abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Für die hier zu treffende Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde allerdings auf die ebenfalls bereits bei der Umweltverträglichkeitsprüfung angesprochenen Untersuchungen zum Schadstoffeintrag in straßennahe Böden zurückgreifen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.4), die die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens unter

dem Aspekt des Schadstoffeintrags in straßennahen Boden, auch mit den sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Mensch und Tier, nicht in Frage stellen.

Eine Minimierung wird einerseits durch die Neuanlage von Wald und sonstigen Grünflächen mit in die Vertikale wirkenden Gehölzen als Staub- und Schadstofffilter, andererseits durch die trassenbegleitenden Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen erreicht. Bepflanzungen sind ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung (Band 3: Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1T und Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 8T) in weiten Teilen längs der Bundesautobahn A 3 vorgesehen. Auch beginnt die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme und Einschnitte in der Regel erst jenseits der o.g. Entfernung. Schließlich sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer, als sie zum Zeitpunkt der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.4 angegebenen Untersuchungen waren, und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG sind demnach nicht zu erwarten. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.4 sowie in nachfolgender Ziffer 3.3.6.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende Bundesauto-bahn A 3 nicht zu überwiegen.

#### 3.3.6.5.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

Schadstoffeinträgen in oberirdische Gewässer sowie Gefährdungen des Grundwassers im Bereich der planfestzustellenden Trasse wird aufgrund des Entwässerungskonzeptes, das den Planunterlagen zu Grunde liegt und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg entwickelt wurde, wirksam vorgebeugt.

Erhebliche Schadstoffeinträge und somit nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten (vgl. Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, 2.2.3.5 sowie in nachfolgender Ziffer 3.3.8 dieses Beschlusses). Außerdem ist auch zu berücksichtigen, dass durch die vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken das Fahrbahnwasser künftig geklärt wird, was zu einer Minderung des Schadstoffeintrags in Grund- und Oberflächenwasser führt. Diese Minderung der Belastung des

Wassers im Gegensatz zum Prognosenullfall ist positiv für das Vorhaben in die Abwägung einzustellen.

Der Belang des Schutzes der Gewässer vor Schadstoffeinträgen ist somit nicht geeignet, das Vorhaben angesichts seiner positiven Auswirkungen in Frage zu stellen.

#### 3.3.6.5.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

Insgesamt kommen im Rahmen der Abwägung weder dem nicht bestreitbaren Beitrag zur allgemeinen Luftverschmutzung noch dem zu erwartenden Eintrag luftgetragener bzw. sonstiger Schadstoffe in straßennah gelegene Grundstücke ein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu, zumal mit der Ausbaumaßnahme auch gewisse Entlastungseffekte (z.B. für das nachgeordnete Straßennetz) verbunden sind.

#### 3.3.6.6 Abwägung der Immissionsschutzbelange

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich im Gesamten betrachtet festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz (Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen) ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen (Luftreinhaltung/Bodeneintrag/Gewässerschutz) ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte verbunden sind. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes aber derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

#### 3.3.6.7 Bodenschutz

Das Bundes-Bodenschutzgesetz grenzt seinen Anwendungsbereich in § 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbar, soweit diese Vorschriften Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge lediglich unter zwei Aspekten auf: Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen nach Maßgabe des in § 17 S. 2 FStrG normierten Abwägungsgebots Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund



vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 457).

Weder das Bundesfernstraßengesetz noch das ergänzend heranziehbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, z.B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 463).

Das Landratsamt Regensburg hat mit Schreiben vom 30. Oktober 2014 mitgeteilt, dass Altlastenflächen nicht bekannt sind, jedoch Verdachtsflächen entlang der Bundesautobahn A 3 zwischen Barbing und Neutraubling und an der Auffahrt Rosenhof gelistet sind. Wie den Planfeststellungsunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.10.3) zu entnehmen ist, berührt das geplante Vorhaben die Altlastenverdachtsfläche „G 745“, zu dem das gesamte Gelände des Rangierbahnhofs Regensburg-Ost zählt. Mit den in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 formulierten Auflagen kann sichergestellt werden, dass schädliche Bodenveränderungen vermieden werden.

Sollten sich bei den Erdarbeiten Auffälligkeiten hinsichtlich der Bodenqualität ergeben, so ist ein altlastensachverständiges Ingenieurbüro hinzuziehen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Kfz-Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrsweges

zurückführen lassen. Dass betriebsbedingte Bodenverunreinigungen Teil des Abwägungsmaterials sind, folgt unmittelbar aus § 17 S. 2 FStrG, wonach in die Abwägung nicht zuletzt der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit einzustellen ist. Wie aus § 3 Abs. 1 S. 1 UVPG i.V.m. Anlage 1 (vgl. Nrn. 14.3 bis 14.6) hervorgeht, unterliegen alle bedeutenden Verkehrsvorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung. Aus § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 UVPG ergibt sich, dass diese Prüfung auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden umfasst.

Ist das Bodenschutzrecht nach der Konzentration des Gesetzgebers eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorgelagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 17 FStrG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Darüber vermag auch das Gebot der Konfliktbewältigung nicht hinwegzuhelfen. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Erst recht ist die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, den Eigentümern von Grundstücken, die dem Zugriff des Planungsträgers von vornherein entzogen sind, Verpflichtungen aufzuerlegen. Somit sind Untersuchungsanordnungen und Sanierungsplanfestlegungen nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 467).

Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau öffentlicher Straßen führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen; damit ist aber nicht

ausgesagt, dass diese Bodenveränderungen auch "schädlich" im Sinne dieses Gesetzes sind.

In Bezug auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens kann auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erzielten Ergebnisse verwiesen werden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses). Aufgrund der umfangreichen Neuversiegelung von Böden und der zu erwartenden Belastung des Bodens vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, also etwa in einem Streifen von 10 m beidseits der Trasse, ist insoweit von einer hohen Beeinträchtigung der natürlichen Funktion des Bodens auszugehen (vgl. auch die Ausführungen zum Immissionsschutz in vorstehender Ziffer 3.3.6.5.2 dieses Beschlusses).

Demgegenüber wird mit dem Straßenbauvorhaben gerade von der dem Boden unter anderem zugeordneten Nutzungsfunktion als Standort für Verkehrseinrichtungen Gebrauch gemacht.

Im Verhältnis Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, die konkret geplante Baumaßnahme hinsichtlich ihrer Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer Weise abzustimmen, die den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung trägt. Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht.

Die Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens durch die Straßenbaumaßnahme ist zwar insgesamt als gravierend zu betrachten. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Maßnahme ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeigeführt werden.

Wegen des bestandsorientierten Ausbaus trägt das planfestgestellte Bauvorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Art. 141 Abs. 1 S. 3 BV) Rechnung. Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die Anlage der Regenrückhalteeinrichtungen deutlich gemindert bzw. durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.5 und nachfolgende Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses). Bei der Abschätzung der vorhabensbedingten Schadstoffeinträge in den Boden lässt sich festhalten, dass vor allem in einem schmalen Korridor im Bereich des eigentlichen Straßenbandes, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen

Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist. Diese Belastungen nehmen jedoch mit zunehmender Entfernung von der Straße beziehungsweise zunehmender Bodentiefe deutlich ab. Für den vorliegenden Zusammenhang kann zudem auf die ebenfalls bereits in der Umweltverträglichkeitsprüfung getroffenen Feststellungen und Bewertungen zu den Wechselwirkungen der geplanten Straße unter dem Aspekt des Schadstoffeintrags in straßennahen Boden mit den Schutzgütern Mensch sowie Tiere und Pflanzen verwiesen werden, wonach insoweit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses). Im Übrigen ist auf die hohe Vorbelastung aufgrund der bestehenden Bundesautobahn A 3 zu verweisen. Im Vergleich dazu wird es zu einer Verschiebung bzw. Erweiterung des belasteten 10 m-Streifens kommen.

Jedenfalls ist der Eintritt einer Gefahr im sicherheitsrechtlichen Sinn, wie sie in § 2 Abs. 3 BBodSchG angesprochen ist, in Bezug auf die durch die Bodenversiegelung verursachten Phänomene sowie auf die Schadstoffbelastung straßennaher Böden nach derzeitigem Erkenntnisstand auszuschließen.

Bei der weiteren Frage, ob die Baumaßnahme gegebenenfalls erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen geeignet ist, kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Diesem Gebot trägt die Planung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rechnung. Wie das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot kann auch das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu optimieren. Dies ist hier geschehen; die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. nachfolgende Ziffer 3.3.7 dieses Beschlusses), gelten hier entsprechend. Zum Schutz des Bodens sind insbesondere in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.6 bis 4.10 und Teil B, Abschnitt IV, Ziffer 4 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen angeordnet.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Selbst wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zweifelsfrei abschätzbar ist, ob die in der BBodSchV festgelegten Vorsorgewerte eingehalten werden, wovon jedoch ausgegangen wird, oder zu irgendeinem Zeitpunkt nach dem Ausbau der Bundesautobahn A 3 noch überschritten werden, wird die Ausgewogenheit der Planung indes nicht in Frage gestellt.

Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2, Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, was nach den vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.3.4 und 2.3.3 der Umweltverträglichkeitsprüfung zwar unwahrscheinlich, jedoch für die Zukunft auch nicht völlig auszuschließen ist, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies - auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks - verhältnismäßig ist (vgl. § 7 S. 3 BBodSchG).

Eventuell im Verlauf des Betriebs der Straße zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies, ohne das Vorhaben gänzlich aufgeben zu wollen, möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen sind weitergehende Maßnahmen auch angesichts der eingangs dargestellten - nur eingeschränkten - Relevanz des Bodenschutzes in der Straßenplanfeststellung nicht angezeigt.

Ergänzend wird auf die bodenrelevanten Ausführungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.3.4 und 2.3.3 dieses Beschlusses), beim Immissionsschutz (vorstehende Ziffer 3.3.6.5.2), beim Naturschutz (nachfolgende Ziffer 3.3.7) und bei der Denkmalpflege (nachfolgende Ziffer 3.3.13.2) Bezug genommen.

Bei Realisierung des Straßenbauvorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen insgesamt gesehen mit erheblichem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er hat jedoch hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

### 3.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Die durch die Baumaßnahmen verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und können zusammengefasst aus dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan entnommen werden (Band 5: Unterlage 19.1.1T und Unterlage 19.1.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7).

#### 3.3.7.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

#### 3.3.7.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

- Europäisches ökologisches Netz „NATURA 2000“ (§ 32 BNatSchG bzw. Art. 20 BayNatSchG)

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Donau und Altwässer zwischen Regensburg und Straubing“ (Nr. DE 7040-371) befindet sich in einem Abstand von etwa 2,2 km zum vorliegenden Ausbaubereich, das nächstgelegene SPA-Gebiet „Donau zwischen Regensburg und Straubing“ (Nr. DE 7040-471) in einem Abstand von etwa 1,1 km.

Das Ausbauvorhaben beeinträchtigt jedoch in einem Umfang von etwa 0,31 ha das Landschaftsschutzgebiet „Eltheimer Hölzl“ (LSG 00558.01). Die Flächeninanspruchnahme setzt sich dabei aus ca. 0,05 ha zu versiegelnder Fläche und ca. 0,26 ha zu überbauender Fläche zusammen. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz-, und Ausgleichsmaßnahmen kann im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Regensburg gemäß § 8 Abs. 1 der Verordnung über die Landschaftsschutzgebiete im Landkreis Regensburg in Verbindung mit § 67 Abs. 1 BNatSchG und Art. 56 S. 3 BayNatSchG eine

Befreiung von den Verboten nach § 5 der angeführten Verordnung erteilt werden. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als das Interesse an einem unveränderten Erhalt des geschützten Gebietes. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit des Bauvorhabens in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses. Maßgeblich in die Abwägung mit eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen kompensiert werden kann. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.3.7.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses) eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Die Unteren Naturschutzbehörden bei der Stadt Regensburg und dem Landratsamt Regensburg haben den Ausnahmen zugestimmt.

#### 3.3.7.1.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

##### 3.3.7.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören;

eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

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

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

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen (- eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen -) liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG ist jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Tötungen von Tieren nicht anzuwenden, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen (BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, Az. 9 A 12.10, DÖV 2012, 121). Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beurteilt. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und



Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind (vgl. nachfolgende Ziffer 3.3.7.3.1).

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

#### 3.3.7.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, Band 5: Unterlage 19.1.3T), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ mit Stand Januar 2013. Diese „Hinweise“ berücksichtigen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 14. Juli 2011 Az. 9 A 12.10, DÖV 2012, 121.

Die Datengrundlagen für die saP sind in den Planfeststellungsunterlagen (Band 5: Unterlage 19.1.3T) – auf die Bezug genommen wird - dargestellt. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.3.7.1.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die vorliegende Untersuchung für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand,

der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (BVerwG, Beschluss vom 18. Juni 2007, Az. 9 VR 13/06, NuR 2007, 754, Rdnr. 20; BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008, 9 VR 9/07, juris, Rdnr. 31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG haben können. Auf die Planfeststellungsunterlagen wird in diesem Zusammenhang (Band 5: Unterlage 19.1.3T) verwiesen.

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ auszugehen ist, ist schließlich zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

#### 3.3.7.1.2.3 Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Gutachter zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt:

##### Vorgaben zur Baufeldfreimachung

- 1.1V: *Jahreszeitliche Beschränkung von Gehölzfällungen im gesamten Eingriffsbereich*

Zum Schutz von in Gehölzen brütenden Vögeln finden im gesamten Eingriffsbereich Baum- und Gehölzfällungen zwischen 1. Oktober und 28. bzw. 29. Februar, außerhalb der Brutzeit von Vögeln statt.

Um darüber hinaus artenschutzrechtlichen Vorgaben hinsichtlich Fledermäusen sicher nachzukommen, werden die zu fällenden Gehölze zudem vor Baubeginn nochmals hinsichtlich potenzieller Quartiereignung für Fledermäuse begutachtet. Potenzielle Quartierbäume in den Gehölzen entlang der Bundesautobahn A 3 werden markiert und nur im Zeitraum Oktober entnommen. Die Fällungen der markierten fledermausrelevanten Bäume werden unter Anwesenheit eines Fledermausspezialisten durchgeführt, welcher die Stämme auf Fledermausvorkommen hin nochmal untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt und in ein Ersatzquartier bringt beziehungsweise dafür sorgt, dass Stammabschnitte mit nicht ausgeflogenen Tieren an einen geeigneten, sicheren Ort zur weiteren Überwinterung gebracht werden. Für den Waldbestand des Eltheimer Hölzl gilt die Maßnahme 1.4 V.

- 1.2V: *Vorgaben zur Baufeldfreiräumung für Offenlandstrukturen im gesamten Eingriffsbereich*

Die Baufeldfreimachung (Entfernung von Wurzelstöcken, Bodenabräumungen) und der Beginn von Baumaßnahmen auf offenen Böschungen sowie auf Flächen des Bahngeländes finden im Baujahr und bezogen auf den gesamten Eingriffsbereich in den artenschutzrechtlichen Bereichen nicht vor Mitte Mai statt (Minderung von Eingriffen während der Winterstarre von Reptilien). Der vom Vorhabensträger genannte Zeitraum ab 15. April wurde von der Planfeststellungsbehörde auf Mitte Mai bis Mitte September neu festgesetzt, da nach Feststellung der Höheren Naturschutzbehörde nur so ein ausreichender Sicherheitspuffer geschaffen werden kann, um bei ungünstigen Witterungsbedingungen eine Tötung von Individuen sowie eine Schädigung der Populationen vermeiden zu können.

- 1.3V: *Vorgaben zur Baufeldfreiräumung für Lebensraumbereiche des Rebhuhns (auf Höhe Bau-km 503+000 bis 503+160 Südseite der Bundesautobahn A 3 und auf Höhe Bau-km 502,030 bis 502,180 Nordseite der Bundesautobahn A 3)*

In Offenlandbereichen mit Habitateignung für das Rebhuhn erfolgt innerhalb des Baufeldes eine Beseitigung der Strukturen, die dem Rebhuhn als Nistplatz dienen könnten. Das heißt im Winter vor Baubeginn werden die betroffenen Brach- und Sukzessionsflächen innerhalb des Eingriffsbereichs an der Südseite der Bundesautobahn A 3 auf Höhe Bau-km 503+000 bis Bau-km 503+160 und an der Nordseite auf Höhe Bau-km 502+030 bis Bau-km 502+180 in der Zeit von Oktober bis Februar gemäht und mit Schnittgut gemulcht (vgl. Abbildung 8).



Abbildung 8: vorgesehene Flächen (lila) hinsichtlich der Vermeidungsmaßnahme 1.3 V

- 1.4V: *Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von fledermausrelevanten Bäumen im „Eltheimer Hölzl“*

Die Fällung fledermausrelevanter Bäume findet gemäß Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde im September/Oktober, außerhalb der Winterschlaf- und Wochenstubenzeit statt. Im Winter/Frühjahr vor den Fällungen findet eine Markierung potenzieller Quartierbäume statt. Die potenziellen Quartierbäume werden zwischen 1. September bis 31. Oktober gefällt, d.h. in einem Zeitraum, der in der Regel außerhalb der Winterschlaf- und Wochenstubenzeit von Fledermäusen liegt. Die Fällungen der markierten fledermausrelevanten Bäume werden unter Anwesenheit eines Fledermausspezialisten durchgeführt, welcher die Stämme auf Fledermausvorkommen hin noch mal untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt und in ein Ersatzquartier bringt bzw. dafür sorgt, dass Stammabschnitte mit nicht ausgeflogenen Tieren an einen geeigneten, sicheren Ort zur weiteren Überwinterung gebracht werden.

Vorgaben für die Bauzeit

- 2.1V: *Schutzeinrichtungen zur Sicherung von Flächen mit Habitatfunktion*

Um Beeinträchtigungen für Reptilien, insbesondere für die Zauneidechse zu vermeiden, werden die Strukturen mit Habitateignung angrenzend an Baustraßen und Baufelder durch einen Schutzzaun vom Befahren durch Baufahrzeuge sowie von vorübergehender Inanspruchnahme ausgenommen. Zu den zu schützenden Flächen zählen insbesondere die Bereiche, in denen projektbedingte Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität für Reptilien durchgeführt werden (vgl. Band 5: Unterlage 19.1.3T, Kap. 3.2).

- 2.3V: *Zeitliche Begrenzung der täglichen Bauzeit für den Bau der Betriebsauffahrt auf Höhe Bau-km 507+200 im „Eltheimer Hölzl“*

Für die Betriebsauffahrt auf Höhe Bau-km 507+200 der Bundesautobahn A 3 finden keine Bautätigkeiten zwischen 21 Uhr und 6 Uhr in den Monaten Mai bis September statt (d.h. keine Bautätigkeit während der fledermausrelevanten Aktivitätszeiten der Abend- und Nachtstunden).

Bei der in den festgestellten Planunterlagen beschriebenen Vermeidungsmaßnahme 2.2 V (Biotopschutzzäune; Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 3.2), die zur Vermeidung von Beeinträchtigungen empfindlicher Vegetationsbestände mit Biotopwert die Errichtung von Schutzzäunen angrenzend zu den betroffenen Strukturen am Baufeldrand vorsieht, handelt es sich um keine spezielle Vorkehrung zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

Die konkreten Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen näher beschrieben und dargestellt (Band 3: Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 8T; Band 5; Unterlagen 19.1.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7, Unterlage 19.1.3T).

#### 3.3.7.1.2.4 CEF-Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures - CEF) wird darüber hinaus folgende Maßnahme durchgeführt, um Beeinträchtigungen lokaler Populationen zu vermeiden. Die auf insgesamt 14 Standorte (3.1 bis 3.14) verteilte Maßnahme muss vor Umsetzung der Planung realisiert werden:

- *Ausweichlebensräume Reptilien (Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub>)*

Insbesondere südlich der Bundesautobahn A 3 wird in Böschungen mit Habitategnung für Reptilien eingegriffen. Um Ausweichmöglichkeiten für Reptilien zu gewährleisten, werden Flächen, die einen räumlichen Kontext zum Eingriffsbereich aufweisen, vor Beginn der Baumaßnahme durch in Bezug auf Reptilien strukturverbessernde Maßnahmen aufgewertet. Dies bedeutet, dass die Ausweichlebensräume im Jahr vor Beginn der Baumaßnahme fertig gestellt sein müssen. Zeitlich gesehen werden die Maßnahmenflächen mindestens für die Dauer bis 2 Jahre nach Fertigstellung der Böschungsgestaltung als Ausweichlebensräume gewahrt. Im Rahmen eines Monitorings (vgl. auch Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.6 dieses Beschlusses) muss bestätigt sein, dass die neuen Böschungen der Bundesautobahn A 3 und der Lärmschutzwälle von Zauneidechsen besiedelt und als wiederhergestellte Lebensräume angenommen sind. Kann eine erfolgreiche Besiedelung der Böschungen nicht bestätigt werden, sind auf den Böschungen weitere strukturverbessernde Maßnahmen für Reptilien, insbesondere für die Zauneidechse als Leitart, durchzuführen.

Für die Schaffung einer Struktureinheit im Rahmen der CEF-Maßnahme wird auf einer Fläche von ca. 2 m x 3 m der Boden in einer Tiefe von ca. 0,50 m ausgehoben. Es werden Sand und mittig gröbere Steine (Steine aus der Region) eingebracht. Auf der Oberfläche werden Steine zu einem länglichen Haufen (ca. 1 m x 2 m und ca. 0,40 m Höhe) ausgebracht und mit einem Erd-Sandgemisch locker angedeckt. Auf der Schattenseite der geschaffenen Erhebung werden 1- 2 Grassoden aus dem Umfeld mit angedeckt. Einzelne kleinere Äste bzw. kleine Wurzelstrünke werden abschließend auf der besonnten Seite ausgelegt. Außen um den Stein-Sand-Holzhügel verbleibt ein Sandkranz mit einer Breite von mindestens 0,30 m. Die Struktureinheiten werden an unbeschatteten Plätzen angelegt, nach Möglichkeit angrenzend an vorhandenen lockeren Bewuchs. Für die Maßnahmen mit Strukturverbesserung sind insgesamt 14 Standorte vorgesehen, die in den festgestellten Planunterlagen näher beschrieben und dargestellt sind (Band 3: Unterlage 9.2; Blatt Nrn. 1T bis 5T; Band 5: Unterlage 19.1.3T, Kapitel 3.2).

#### 3.3.7.1.2.5 Verstoß gegen Verbote

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 15 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008, Az. 9 A 14/07, BVerwGE 131, 274, Rdnr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden werden sollen oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, das heißt das Verbot beinhaltet eine Erheblichkeitsschwelle. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen

Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie zum Beispiel Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt artenschutzrechtliche Risiken nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, bei den Arten nach Anhang IV FFH-RL für mehrere Fledermausarten (Abendsegler, Braunes Langohr, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Graues Langohr, Großes Mausohr), die Zauneidechse und die Schlingnatter sowie bei den europäischen Vogelarten für den Bluthänfling, den Grünspecht, den Neuntöter, den Pirol, das Rebhuhn, Vogelarten der weit verbreiteten Vögel der offenen und halb offenen Landschaft sowie waldbewohnende Vogelarten (vgl. Band 5: Unterlage 19.1.3T, Kapitel 4.2).

Verbotstatbestände bezüglich der Fledermausarten können durch die jahreszeitliche Beschränkung von Baum- und Gehölzfällungen sowie die zeitliche Begrenzung der täglichen Bauzeit (Vermeidungsmaßnahmen 1.1V, 1.4V und 2.3V) sicher vermieden werden (Band 5: Unterlage 19.1.3T, Kapitel 4.1.2.1, 16 ff.). Die Fällung der markierten fledermausrelevanten Bäume werden unter Anwesenheit eines Fledermausspezialisten durchgeführt, der die Stämme auf Fledermausvorkommen hin noch mal untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt und in ein Ersatzquartier bringt beziehungsweise dafür sorgt, dass Stammabschnitte mit nicht ausgeflogenen Tieren an einen geeigneten, sicheren Ort zur weiteren

Überwinterung gebracht werden (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.4 dieses Beschlusses). Zur Vermeidung von Störungen bei Flügen und somit bei der Nahrungssuche beim „Eltheimer Hölzl“ vorkommender Fledermäuse wird eine Bautätigkeit in den Sommermonaten Mai bis September zwischen 21 Uhr und 6 Uhr untersagt (Vermeidungsmaßnahme 2.3V, vgl. auch Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.4 dieses Beschlusses).

Für Vögel, die im Bereich von Gehölzen oder Bäumen brüten, werden Tötungen oder Verletzungen (§ 45 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 S. 1 und 5 BNatSchG) dadurch vermieden, dass Fällungen nur außerhalb der Brutzeiten stattfinden (Vermeidungsmaßnahme 1.1V).

Beim Rebhuhn handelt es sich um einen Bodenbrüter. Die geplanten Baufelder führen baubedingt zu Eingriffen in Lebensräume auf der Südseite der Bundesautobahn A 3 im Bereich zwischen Bau-km 503+000 und Bau-km 503+160 sowie nördlich der Bundesautobahn A 3 zwischen Bau-km 502+030 und Bau-km 502+180. Die Brutstandorte sind durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen und werden nach Errichtung der neuen beziehungsweise angepassten Lärmschutzwälle renaturiert (kurzfristige Wiederherstellungszeit durch Brache/Sukzession nach Aufhebung des Baufeldes). Da die betroffenen Baubereiche im Winter vor Baubeginn bereits einer Eignung als Brutplatz entzogen werden (Vermeidungsmaßnahme 1.3V), werden Rebhühner andere Standorte im Gebiet aufsuchen. Ausweichmöglichkeiten sind im Umfeld auf derzeit noch unbebauten Flächen, auf denen entsprechend den Kartierungen 2013 keine Rebhühner nachgewiesen wurden, vorhanden. Für Habitatflächen angrenzend an das Baufeld, die entsprechend den 2013 ermittelten Revierbesetzungen auch unbesetzt sein können und somit Ausweichfunktion hinsichtlich des im Eingriffsbereich liegenden Brutstandortes bei Bau-km 502+160 besitzen, gilt, dass Schutzzäune während der Bauzeit errichtet werden, um ein unnötiges Befahren der offenen Flächen zu verhindern (Vermeidungsmaßnahme 2.1V). Insgesamt ist somit festzustellen, dass das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 S. 1 und 5 BNatSchG nicht erfüllt ist.

Für die Zauneidechse und die Schlingnatter können Schädigungsverbote für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG i.V.m. Abs. 5 S. 1, 2, 3, 5 BNatSchG durch eine vorgezogene Anlage von Ausweichlebensräumen für Reptilien vermieden werden. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot liegt gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, das heißt die Bezugsebene für den Verbotstatbestand sind die



jeweiligen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie zum Beispiel Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kann ausgeschlossen werden, weil mit dem Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub> eine geeignete Möglichkeit zur Neuschaffung von Ausweichlebensräumen für Reptilien entwickelt wurde. Der Maßnahmenkomplex umfasst 14 Einzelmaßnahmen, die im räumlichen Kontext zum Eingriffsbereich stehen und durch die Anlage zusätzlicher Lebensraumstrukturen für Reptilien vor Beginn der Baumaßnahme aufgewertet werden. Die ökologische Funktionalität der betroffenen Lebensstätten bleibt damit im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Mit der Komplexmaßnahme 3A<sub>CEF</sub> stehen Ausweichmöglichkeiten für die Zauneidechse zur Verfügung. Außerhalb der Winterstarre besteht somit die Möglichkeit, dass Tiere bei beginnender Baufeldfreimachung die Böschungen im Eingriffsbereich verlassen.

Eine Tötung oder Verletzung von Individuen während der Winterruhe kann soweit wie möglich vermieden werden, wenn die Baufeldräumung (Entfernung von Wurzelstöcken der von Oktober bis Ende Februar zu schneidenden Gehölze und Durchführung von Bodenabräumungen) nach der Winterruhe der Art stattfindet, das heißt ab Mitte Mai wenn die Tiere wieder mobil sind.

Trotz der vorgesehenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kann jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 5 S. 1 u. 5 BNatSchG erfüllt sind. Die Baufeldfreimachung in Offenlandstrukturen findet im gesamten Eingriffsbereich erst ab Mitte Mai, nach der Winterstarre der Reptilien statt (Vermeidungsmaßnahme 1.2V). Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch den Einsatz von Maschinen Zauneidechsen verletzt oder getötet werden oder ihre nicht mobilen Entwicklungsformen (Eier) beschädigt werden.

Die Bundesautobahn A 3 quert das Bahngelände zwischen Landshuter Straße und Max-Planck-Straße mittels einer Autobahnbrücke. Die Autobahnbrücke wird im Rahmen der Ausbaumaßnahme verbreitert, so dass Flächen des Bahngeländes entlang der Autobahnbrücke beidseits als Baufeld vorübergehend in Anspruch genommen werden. Schlingnattern nutzen z.B. Hohlräume im Schotter. Auch hier kann das Risiko einer Tötung oder Verletzung von Individuen auf dem Bahngelände

sowie auf Böschungen der bestehenden Bundesautobahn mit potenzieller Habitatfunktion durch eine Baufelddräumung nach der Winterstarre der Schlingnatter, ab Mitte Mai soweit als möglich verhindert werden. Dennoch kann eine Tötung oder Verletzung von Schlingnattern nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Sowohl für die Zauneidechse wie auch die Schlingnatter ist somit der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V. m. Abs. 5 S. 1 u. 5 BNatSchG erfüllt.

Hinsichtlich des Kollisionsrisikos gilt, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um einen Neubau, sondern um den Ausbau der bestehenden Bundesautobahn A 3 handelt. Insgesamt erhöht sich das bereits bestehende Kollisionsrisiko weder für die Zauneidechse noch für die Schlingnatter signifikant, da die bestehende Bundesautobahn A 3 außerhalb von Unterführungen (z.B. Autobahnbrücke über das Bahngelände) bereits für beide Arten auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens eine vollständige Barriere darstellt, wobei die Fahrbahnen von der Zauneidechse wegen des hohen Verkehrsaufkommens auch nicht als begünstigte Sonnplätze genutzt werden.

Potentielle Habitatflächen angrenzend an Baufelder werden durch Schutzzäune vom Befahren durch Baufahrzeuge ausgenommen, um Tötungen oder Verletzungen der Zauneidechse und der Schlingnatter zu vermeiden. Die Errichtung von Schutzzäunen betrifft insbesondere Bereiche, in denen Ausweichlebensräume für die Arten (Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub> als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) geschaffen wurden.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zur vorgezogenen Anlage von Ausweichlebensräumen für Reptilien werden sowohl für die Zauneidechse wie auch für die Schlingnatter die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 u. 2 BNatSchG geschaffen. Es kommt zu keiner nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustands der jeweiligen Population, da die Population durch wesentlich bessere Brut- und Aufzuchtchancen langfristig erhalten wird, keine zumutbare Alternative gegeben ist und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben gegeben sind.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und sich mit dem Ergebnis einverstanden erklärt. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 5: Unterlage 19.1.3T) wird verwiesen.

### 3.3.7.1.2.6 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Von dem artenschutzrechtlichen Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für folgende Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-RL eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt:

- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)
- Schlingnatter (*Coronella austriaca*)

Trotz der Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen kann für die Zauneidechse und die Schlingnatter der Eintritt des artenschutzrechtlichen Tötungsverbots gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht gesichert ausgeschlossen werden. Die Voraussetzungen für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen hier aber aus folgenden Erwägungen vor:

#### Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zugelassen werden.

Es kommen im Rahmen des Gebietsschutzes als Abweichungsgründe nach Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL neben Gründen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungsgründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL auch vielfältige andere Gründe in Betracht (BVerwG; Beschluss vom 05. Dezember 2008, Az. 9 B 28/08, NVwZ 2009, 320). Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL nicht zu entnehmen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, Az. 9 A 3.06, DÖV 2009, 88, Rdnr. 153). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung gelten jedenfalls keine strengeren Anforderungen (BVerwG, Beschluss vom 05. Dezember 2008, Az. 9 B 28/08, NVwZ 2009, 320; vgl. im Hinblick auf die Zulassung einer Abweichung im Interesse der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL: BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beil. 1/2006, Rdnr. 566; VGH Kassel, Urteil vom 21. August 2009, Az. 11 C 318/08.T, Rdnr. 771 ff. juris).

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen zu Gunsten des planfestgestellten Vorhabens vor. Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof und somit der plangegenständliche Ausbauabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof ist vom Gesetzgeber in den Bedarfsplan für die

Bundesfernstraßen aufgenommen worden (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 2 dieses Beschlusses).

Wie schon in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses beschrieben, wird die Bundesautobahn A 3 durch den 6-streifigen Ausbau leistungsfähiger und verkehrssicherer gemacht. Gleichzeitig wird damit aber auch eine erhebliche Verbesserung der Lärm- und Abgassituation der an der Bundesautobahn A 3 angrenzenden Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes erreicht. Ferner wird der Schutz des Bodens und des Grundwassers durch im Zuge des Ausbaues dem Stand der Technik angepasste erneuerte Entwässerungseinrichtungen verbessert.

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belangen des Artenschutzes überwiegen in diesem Fall die Gründe für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 aus folgenden Erwägungen:

Im Vergleich zu den artenschutzrechtlichen Belangen, insbesondere im Hinblick darauf, dass die konkrete Planung unter Berücksichtigung der geplanten Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen lediglich für zwei Tierarten zu nicht sicher auszuschließenden Verstößen gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG führt, setzen sich die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen durch. Die tatbestandlichen Handlungen sind in Bezug auf die lokalen Populationen der Zauneidechse und der Schlingnatter nur von begrenztem Gewicht (vgl. Band 5: Unterlage 19.1.3T, S. 35, 37 und S. 82 ff.). Durch die Maßnahme 3A<sub>CEF</sub> können die lokalen Populationen der Zauneidechse und der Schlingnatter langfristig stabilisiert werden. Auf die nachfolgenden Ausführungen weiter unten wird verwiesen.

Die Belange, die sich für das Bauvorhaben anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1073/04, Rdnr. 573 juris).

#### Keine zumutbare Alternative

Eine andere zumutbare Alternative liegt nicht vor, wenn

- sich die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem planfestgestellten Standort,

- eine Alternativlösung, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber anderweitige Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen, oder
- sich eine Alternativlösung gegebenenfalls auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel darstellt.

(BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008, Az. 9 A 14.07, BVerwGE 131, 274, Rdnr. 119)

Eine Alternativlösung setzt zudem voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz gegebenenfalls hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, Az. 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299, Rdnr. 170). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich nicht mehr um eine Alternative im Rechtssinn (BVerwG vom 1. April 2009, Az. 4 B 62.08, Rdnr. 45 juris). Inwieweit Abstriche von einem Planungsziel hinzunehmen sind, hängt maßgebend von seinem Gewicht und dem Grad seiner Erreichbarkeit im Einzelfall ab. Als relevante Planungsziele kommen nicht nur solche in Betracht, die für die Planrechtfertigung maßgebend sind, sondern auch andere mit einem Vorhaben zulässigerweise verfolgte Ziele. Wenn eine planerische Variante nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht sie nicht berücksichtigt zu werden (BVerwG vom 17. Januar 2007, Az.9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, Rdnr. 143 juris).

Gemessen an diesen Prüfkriterien sind für das Planvorhaben im Hinblick auf die festgestellten Verstöße gegen den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG keine anderen zumutbaren Alternativen im Sinne von § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG aus folgenden Erwägungen denkbar:

Die Nullvariante scheidet als zumutbare Alternative aus. Mit ihr lassen sich die Planungsziele nicht erreichen. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben kommt angesichts der für die Planlösung streitenden gewichtigen öffentlichen Belange nicht in Betracht. Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Aufgrund des bestandsorientierten 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3, wobei weder bezüglich der Lage noch der Höhe des Streckenverlaufs Änderungen vorgesehen sind, bestehen keine Trassenalternativen. Bezüglich der möglichen Ausbauvarianten (symmetrisch, asymmetrisch) ist festzustellen, dass aus den in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses genannten Gründen ein symmetrischer Ausbau vorzugswürdig ist. Unabhängig davon lösen beide Ausbauvarianten bau- und anlagebedingt artenschutzrechtliche Verbotstatbestände aus. Unter Berücksichtigung jahreszeitlicher Beschränkungen bei der Baufeldfreimachung für die nachgewiesenen und potentiellen Habitatstrukturen der

Zauneidechse und der Schlingnatter, besteht zur vorliegenden Ausbauvariante sowohl im Hinblick auf die Eingriffe in Natur und Landschaft wie auch im Hinblick auf die Länge der Gesamtbauzeit und die Wirtschaftlichkeit keine Alternative.

Im Hinblick auf den Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit keine anderen alternativen Trassierungs- oder Ausführungsvarianten denkbar, die diese Gefahren für die Zauneidechse und die Schlingnatter ausschließen.

#### Erhaltungszustand der Populationen einer Art

Gemäß § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 91/43/EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält. Der hier verwendete Begriff der Population ist ein anderer als der in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verwendete Begriff der lokalen Population. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, Az. 9 A 3.06, DÖV 2009, S. 88, Rdnr. 249 juris). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Population nicht, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind. Ergeben sich hingegen negative Auswirkungen auf die lokale Population, so ist ergänzend eine weiträumigere Betrachtung geboten. Dann ist zu fragen, ob eine Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens sich auf die Stabilität der Art im überörtlichen Rahmen negativ auswirkt.

#### Zauneidechse

Während der Erhaltungszustand der Art auf Ebene der kontinentalen biographischen Region als ungünstig bis unzureichend eingestuft ist, ist der Erhaltungszustand der lokalen Populationen mit gut eingestuft. Durch die vorhabensbedingte Betroffenheit von Individuen geht nicht der Gesamtbestand einer jeweiligen lokalen Population verloren. Durch den funktionserhaltenden Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub> wird im räumlichen Kontext zum Eingriff der Erhalt der Zauneidechsenvorkommen im gesamten Komplexlebensraum gesichert. Durch Betroffenheit von Einzeltieren und deren Entwicklungsformen ist eine vorübergehende Schwächung der lokalen Populationen im Komplexlebensraum zwar anzunehmen, die Wiederherstellungsmöglichkeit eines günstigen Erhaltungszustands bleibt jedoch

trotz der Baumaßnahme insgesamt weiterhin gesichert, da die mit dem Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub> geschaffenen Ausweichlebensräume in Verbindung mit einem Monitoring mindestens bis 2 Jahre nach Fertigstellung der neuen Böschungen bestehen bleiben (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.6 dieses Beschlusses). Die Böschungen und Straßennebenflächen an der Bundesautobahn A 3 sind bis dahin zauneidechengerecht neu gestaltet und stellen bei extensiver Nutzung sowohl bereichsweise wieder geeignete (Teil-)Habitate wie auch Vernetzungsstrukturen für die Art dar.

### Schlingnatter

Der Erhaltungszustand der Art auf Ebene der kontinentalen biographischen Region ist als ungünstig bis unzureichend und der Erhaltungszustand der lokalen Populationen mit mittel bis schlecht eingestuft. Bei den möglicherweise durch die Baumaßnahme hinsichtlich Verletzung und Tötung betroffenen Individuen handelt es sich allenfalls um Einzeltiere. Durch die Betroffenheit von Einzeltieren ist eine vorübergehende Schwächung der lokalen Population möglich. Die Wiederherstellungsmöglichkeit eines günstigen Erhaltungszustands bleibt jedoch trotz der Baumaßnahme insgesamt weiterhin gesichert, da die mit dem Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub> geschaffenen Ausweichlebensräume mindestens bis 2 Jahre nach Fertigstellung der neuen Böschungen bestehen bleiben. Wie bereits ausgeführt sind dann die Böschungen und Straßennebenflächen an der Bundesautobahn A 3 im Hinblick auf die Habitatansprüche von Reptilien neu gestaltet und stellen für die Art bei extensiver Nutzung bereichsweise sowohl wieder geeignete (Teil-)Habitate wie auch Vernetzungsstrukturen dar. Das Bahngelände für den Brückenneubau wird nur vorübergehend beeinträchtigt.

Da die lokalen Populationen der Zauneidechse und der Schlingnatter durch den Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub> langfristig stabilisiert werden, sind auch keine Auswirkungen auf den jeweiligen Erhaltungszustand in der biogeographischen Region zu besorgen. Für die Ausnahme sind daher keine zusätzlichen FCS-Maßnahmen („favourable conservation status compensatory measures“) erforderlich. Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Zauneidechse und Schlingnatter im Sinne von § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG nicht verschlechtert. Auf die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 5: Unterlage 19.1.3T) wird verwiesen. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL enthält darüber hinaus keine zusätzlichen Anforderungen.

### 3.3.7.2 Naturschutz als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 S. 2 FStrG) und den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planfeststellungsunterlagen – auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird – beschrieben und dargestellt (Band 5: Unterlage 19.1.1T und Unterlage 19.1.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7). Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für die Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht kein Vorrang zu (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. März 1996, Az. 7 B 164/95; NuR 1996, 522). Sie haben aber besonderes Gewicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1990, Az. 4 C 44/87, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss unter anderem über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 3) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Gesamtvorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, auch im Hinblick auf die Ziele des BNatSchG für zulässig gehalten und eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

### 3.3.7.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 3.3.7.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.



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

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

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

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27. September 1990, Az. 4 C 44/87, BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18. März 2009, Az. 9 A 40/07, NVwZ 2010, 66, zur bis 28. Februar 2010 geltenden Rechtslage).

#### 3.3.7.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen, also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar (BVerwG, Beschluss vom 30. Oktober 1992, Az. 4 A 4/92, NVwZ 1993, 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen

Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen verschiedenen - und nachfolgend kurz zusammengefassten, Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft (Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 3) verwiesen.

Die folgenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 3.1)
- Vermeidungsmaßnahmen bei Durchführung der Baumaßnahme
  - Maßnahmenkomplex 1 V: Vorgaben zur Baufeldfreimachung
    - 1.1 V: Jahreszeitliche Beschränkung von Gehölzfällungen im gesamten Eingriffsbereich
    - 1.2 V: Vorgaben zur Baufeldfreiräumung für Offenlandstrukturen im gesamten Eingriffsbereich
    - 1.3 V: Vorgaben zur Baufeldfreiräumung für Lebensraumbereiche des Rebhuhns (auf Höhe Bau-km 503+000 bis 503+160 südlich und auf Höhe Bau-km 502+030 bis 502+180 nördlich der Bundesautobahn A 3)
    - 1.4 V: Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von fledermausrelevanten Bäumen im „Eltheimer Hölzl“
  - Maßnahmenkomplex 2 V: Vorgaben für die Bauzeit
    - 2.1 V: Schutzeinrichtungen zur Sicherung von Flächen mit Habitatfunktion
    - 2.2 V: Biotopschutzzäune
    - 2.3 V: Zeitliche Begrenzung der täglichen Bauzeit für den Bau der Betriebsauffahrt im Bereich von Bau-km 507+200 im „Eltheimer Hölzl“

Die vorstehend beschriebenen Maßnahmen werden in den Planunterlagen detailliert beschrieben (Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 3.2), worauf verwiesen wird.

- Verringerung bestehender Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft  
Belastungen des Schutzguts Wasser werden durch den Bau von Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken und Abscheideranlagen reduziert. Vom Niederschlagswasser mitgeführte Schmutzstoffe können zurückgehalten werden. Insbesondere kann das Gefahrenrisiko bei Ölunfällen minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus dem Rückhaltebecken in den natürlichen Vorfluter, womit insbesondere bei starken Niederschlagsereignissen der Vorfluter (Aubach) nicht überlastet wird. Im Vergleich zur bisherigen Versickerung über die Straßenböschung minimiert die Reinigung von Straßenwasser in Absetzbecken den Eintrag von Schadstoffen auch hinsichtlich des Schutzgutes Boden.

Durch den weiteren Bau von Lärmschutzwällen sowie die Erhöhung bestehender Lärmschutzeinrichtungen wird auch eine optische Abschirmung erreicht, so dass die Autobahn in der Landschaft abschnittsweise weniger einsehbar ist.

Auch die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags sowie der nach dem Ausbau gleichmäßigere Verkehrsfluss führen zu einer Verringerung der Belastungen in den angrenzenden Bezugsräumen.

#### 3.3.7.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Trotz der durch den Bestand der 4-streifigen Bundesautobahn A 3 bereits gegebenen erheblichen Vorbelastungen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung sind mit dem Ausbauvorhaben dennoch unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes verbunden. Diese sind in den Planunterlagen, auf die insoweit verwiesen wird, detailliert beschrieben und dargestellt (Band 5: Unterlage 19.1.1T, 19.1.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7). Es verbleiben danach, bezogen auf die definierten Bezugsräume:

- Bezugsraum 1 „Autobahn mit durchgehenden Fahrbahnen“
- Bezugsraum 2 „Bereiche mit hohem – sehr hohem Bebauungsgrad im Stadtrandgebiet (Industrie- und Gewerbegebiete, Wohn- und Mischgebiete, Flächen für Gemeinbedarf)“
- Bezugsraum 3 „Bereiche mit mittlerem Bebauungsgrad im Stadtrandgebiet (Sonderflächen Universitäts- und Klinikumsgelände, Flächen für den Gemeinbedarf und Mischgebiete mit noch zusammenhängenden Gehölzanteilen oder sonstigen Vegetationsanteilen)“

- Bezugsraum 4 „Bereiche mit geringem Bebauungsgrad, überwiegend landwirtschaftliche und kleingärtnerische Nutzungen sowie öffentliches Grün, sonstige Ruderalflächen und Straßenflächen mit Böschungen“
- Bezugsraum 5 „Gleisbereiche des Bahngeländes“
- Bezugsraum 6 „Wald „Eltheimer Hölzl“ einschließlich Flächen landwirtschaftlicher Nutzung innerhalb des Waldgebietes“

insbesondere die Folgenden, für den Kompensationsbedarf relevanten erheblichen Beeinträchtigungen. Für den Bezugsraum 1 „Autobahn mit durchgehenden Fahrbahnen“ ergeben sich keine planungsrelevanten Funktionen und damit keine maßgeblichen Konflikte.

<b>Bezugsraum 2</b> <b>Bereiche mit hohem – sehr hohem Bebauungsgrad im Stadtrandgebiet (Industrie- und Gewerbegebiete, Wohn- und Mischgebiete, Flächen für Gemeinbedarf)</b>	
<b>Betroffene Funktionen</b>	<b>Dimension, Umfang</b>
<b>Biotopfunktion</b> Unmittelbare Flächenverluste von Siedlungsgrün sowie von Straßenböschungen und Straßennebenflächen: - Versiegelung (Grünflächen, Straßenbegleitgehölze)	0,100 ha
Fällung von Straßenbegleit- und Siedlungsgehölzen mit allgemeiner Biotopfunktion und somit allgemeiner Lebensraumfunktion z.B. für Vögel mit wenig spezialisierten Habitatsansprüchen	0,062 ha
Gefahr der Verletzung/Tötung von Jungvögeln in Nestern Gefahr der Verletzung/Tötung von Fledermäusen	--

Tabelle 30: unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 2

<b>Bezugsraum 3</b> <b>Bereiche mit mittlerem Bebauungsgrad im Stadtrandgebiet (Sonderflächen Universitäts- und Klinikumsgelände, Flächen für den Gemeinbedarf und Mischgebiete mit noch zusammenhängenden Gehölzanteilen oder sonstigen Vegetationsanteilen)</b>	
<b>Betroffene Funktionen</b>	<b>Dimension, Umfang</b>
<b>Habitatfunktion</b> Befahren und Bodenabräumungen im Bereich von extensiven Offenlandstrukturen auf der Ausgleichsfläche der Stadt Regensburg auf Höhe Bau-km 494+310 bis Bau-km 494+590. Beeinträchtigung von Flächen mit Lebensraumfunktion für Reptilien, Verlust von Lebensstätten Gefahr der Verletzung/Tötung von Reptilien (insbesondere der Zauneidechse)	0,368 ha  n.q.
Fällung von gut entwickelten Gehölzen mit längerer Entwicklungszeit. Gefahr der Verletzung/Tötung von Jungvögeln in Nestern Gefahr der Verletzung/Tötung von Fledermäusen.	2,886 ha  --
<b>Biotopfunktion</b> Unmittelbare Flächenverluste und mittelbare Beeinträchtigung von naturnahen Hecken und Gehölzen (Teilflächen der Biotope R-1099, 1101,1102, 1105, Biotoptypen WO und WH): - Versiegelung und Überbauung - Vorübergehende Inanspruchnahme	2,219 ha 0,667 ha

<b>Bezugsraum 3</b>	
<b>Bereiche mit mittlerem Bebauungsgrad im Stadtrandgebiet (Sonderflächen Universitäts- und Klinikumsgelände, Flächen für den Gemeinbedarf und Mischgebiete mit noch zusammenhängenden Gehölzanteilen oder sonstigen Vegetationsanteilen)</b>	
<b>Betroffene Funktionen</b>	<b>Dimension, Umfang</b>
- Mittelbare Beeinträchtigung	0,345 ha
Unmittelbare Flächenverluste von extensivem Offenland (Ausgleichsfläche der Stadt Regensburg, auf Höhe Bau-km 494+310 bis Bau-km 494+590): - Überbauung	0,368 ha
Unmittelbare Flächenverluste von Siedlungsgrün sowie von Straßenböschungen und Straßenebenenflächen: - Versiegelung (Grünflächen, Siedlungsgehölze, offene Böschungen, Straßenbegleitgehölze)	0,666 ha
Fällung von Straßenbegleit- und Siedlungsgehölzen mit allgemeiner Biotopfunktion und somit allgemeiner Lebensraumfunktion z.B. für Vögel mit wenig spezialisierten Habitatansprüchen Gefahr der Verletzung/Tötung von Jungvögeln in Nestern Gefahr der Verletzung/Tötung von Fledermäusen.	0,289 ha --
<b>Biotopfunktion</b> Verlust von Bodenfunktionen bei Versiegelung (Netto- Neuversiegelung)	0,450 ha
<b>Klimafunktion</b> Unmittelbare Flächenverluste von Straßenbegleitgehölzen (unabhängig vom Biotopwert) und dadurch Verlust von Strukturen mit Funktion für den lokalen Immissionsschutz	n.q.
<b>Landschaftsbildfunktion</b> Verlust von Gehölzen auf Böschungen und Straßenebenenflächen mit Funktion für die Einbindung der bestehenden Autobahntrasse in das Landschafts-/ Stadtbild auf Höhe des Universitätsgeländes und des Klinikgeländes (insbesondere Hecken und Gehölze des Biotops R-1099)	3,175 ha

Tabelle 31: unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 3

<b>Bezugsraum 4</b>	
<b>Bereiche mit geringem Bebauungsgrad, überwiegend landwirtschaftliche und kleingärtnerische Nutzungen sowie öffentliches Grün, sonstige Ruderalflächen und Straßenflächen mit Böschungen</b>	
<b>Betroffene Funktionen</b>	<b>Dimension, Umfang</b>
<b>Habitatfunktion</b> Befahren und Bodenabräumungen im Bereich von offenen Straßenböschungen und Straßenebenenflächen. Beeinträchtigung von Flächen mit Lebensraumfunktion für Reptilien, Verlust von Lebensstätten Gefahr der Verletzung/Tötung von Reptilien (insbesondere der Zauneidechse)	ca. 30 ha n.q.
Fällung von gut entwickelten Gehölzen mit längerer Entwicklungszeit. Gefahr der Verletzung/Tötung von Jungvögeln in Nestern Gefahr der Verletzung/Tötung von Fledermäusen.	6,752 ha --
Baustelleneinrichtung auf Sukzessions- und Altgrasflächen mit Lebensraumfunktion für das Rebhuhn als Bodenbrüter Gefahr der Verletzung/Tötung von Eiern/ Jungvögeln in ihren Nestern	ca. 1,108 ha --
<b>Biotopfunktion</b> Unmittelbare Flächenverluste und mittelbare Beeinträchtigung von naturnahen Hecken, Gehölzen und mesophilen Gebüsch (Teilflächen der Biotope R-1064, R-1089, 1113,1202, 1102, 1111, 1112, 1125, 1126, 1325, Biotoptypen	

<b>Bezugsraum 4</b>	
<b>Bereiche mit geringem Bebauungsgrad, überwiegend landwirtschaftliche und kleingärtnerische Nutzungen sowie öffentliches Grün, sonstige Ruderalflächen und Straßenflächen mit Böschungen</b>	
<b>Betroffene Funktionen</b>	<b>Dimension, Umfang</b>
WO und WH):	
- Versiegelung und Überbauung	3,451 ha
- Vorübergehende Inanspruchnahme	2,834 ha
- Mittelbare Beeinträchtigung	0,176 ha
Unmittelbare Flächenverluste und mittelbare Beeinträchtigung von Gehölzen und Gebüsch auf feuchten Standorten (an Gräben bzw. auf feuchten Standorten des Aubach-/Aufraben-Gewässersystems, Teilflächen der Biotope R-1089, 1174, 1125, 1113, 1112, 1126, Biotoptypen WA, WG und WN):	
- Versiegelung und Überbauung	0,052 ha
- Vorübergehende Inanspruchnahme	0,415 ha
- Mittelbare Beeinträchtigung	0,124 ha
Unmittelbare Flächenverluste und mittelbare Beeinträchtigung von Stauden und Röhricht auf feuchten Standorten (an Gräben bzw. auf feuchten Standorten des Aubach-/Aufraben-Gewässersystems, Teilflächen der Biotope R-1089, 1112, 1113, 1126, Biotoptypen GFI und VH):	
- Überbauung	0,003 ha
- Mittelbare Beeinträchtigung	0,024 ha
Unmittelbare Flächenverluste Flächen der landwirtschaftlichen Flur:	
- Versiegelung (Acker, Grünland, Raine, Säume, Gräben und Flurgehölze ohne Biotopstatus)	0,463 ha
Unmittelbare Flächenverluste von Siedlungsgrün sowie von Straßenböschungen und Straßenebenenflächen:	
- Versiegelung (Grünflächen, Siedlungsgehölze, offene Böschungen, Straßenbegleitgehölze)	10,584 ha
Fällung von Straßenbegleit- und Siedlungsgehölzen mit allgemeiner Biotopfunktion und somit allgemeiner Lebensraumfunktion z.B. für Vögel mit wenig spezialisierten Habitatansprüchen	11,038 ha
Verlust von Flächen mit Bedeutung für den Wasserhaushalt und somit auch für Biotope auf feuchten Standorten (biotische Standortfunktion) im Bereich der nassen Böden an Gräben bzw. auf feuchten Standorten des Aubach-/Aufraben-Gewässersystems	0,055 ha
<b>Klimafunktion</b>	
Unmittelbare Flächenverluste von Straßenbegleitgehölzen (unabhängig vom Biotopwert) und dadurch Verlust von Strukturen mit Funktion für den lokalen Immissionsschutz	n.q
<b>Landschaftsbildfunktion</b>	
Verlust von Gehölzen auf Böschungen und Straßenebenenflächen mit Funktion für die Einbindung der bestehenden Autobahntrasse in das Landschafts-/Stadtbild	17,970 ha
Verlust von Linden im Bereich der AS Burgweinting (Lindenreihe als Bestandteil eines Ausgleichskonzeptes der Stadt Regensburg)	35 St. In Reihe, 8 weitere vereinzelt

Tabelle 32: unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 4

<b>Bezugsraum 5</b>	
<b>Gleisbereiche des Bahngeländes</b>	
<b>Betroffene Funktionen</b>	<b>Dimension, Umfang</b>
<b>Habitatfunktion</b>	
Befahren und Bodenabräumungen im Bereich der Gleisflächen. Beeinträchtigung von Flächen mit Lebensraumfunktion für Reptilien, Verlust von Lebensstätten	0,100 ha
Gefahr der Verletzung/Tötung von Reptilien (Zauneidechse, Schlingnatter)	n.q.

Tabelle 33: unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 5

<b>Bezugsraum 6</b>	
<b>Wald „Eltheimer Hölzl“ einschließlich Flächen landwirtschaftlicher Nutzung innerhalb des Waldgebietes</b>	
<b>Betroffene Funktionen</b>	<b>Dimension, Umfang</b>
<b>Habitatfunktion</b>	
Fällung potenzieller Quartierbäume für Fledermäuse im vom Eingriff betroffenen Waldbereichen. Gefahr der Verletzung/Tötung von Tieren in Quartieren	n.q.
Fällung und Verlust von Waldbestand mit Bäumen und Gehölzen.	0,302 ha
Gefahr der Verletzung/Tötung von Jungvögeln in Nestern	--
Bauzeitliche Störung von Fledermäusen bei Nahrungsflügen in Wald und Waldrandbereichen des „Eltheimer Hölzl“	n.q.
<b>Biotoptfunktion</b>	
Unmittelbarer Flächenverlust von Wald (kein Biotoptyp):	
- Versiegelung	0,046 ha
Unmittelbare Flächenverluste Flächen der landwirtschaftlichen Flur:	
- Versiegelung (Brache, Raine, Säume, Gräben ohne Biotopstatus)	0,004 ha
Unmittelbare Flächenverluste von Straßenböschungen und Straßennebenflächen:	
- Versiegelung (offene Böschungen, Straßenbegleitgehölze)	0,009 ha
Fällung von Straßenbegleitgehölzen an der GVS (Friesheim-Roith) mit allgemeiner Biotoptfunktion und somit allgemeiner Lebensraumfunktion z.B. für Vögel mit wenig spezialisierten Habitatansprüchen	0,070 ha
Gefahr der Verletzung/Tötung von Jungvögeln in Nestern	--
Gefahr der Verletzung/Tötung von Fledermäusen.	
<b>Boden- und Wasserfunktion</b>	
Verlust aller Boden- und Grundwasserfunktionen für Flächen unter Wald bei Versiegelung, sowie	0,046 ha
Funktionseinschränkung bei Überbauung	0,256 ha
<b>Klimafunktion</b>	
Unmittelbare Flächenverluste von Wald und dadurch Minderung der Fläche des „Eltheimer Hölzl“ mit Bedeutung für den regionalen Klimaschutz	0,302 ha
<b>Landschaftsbildfunktion</b>	
Verlust von Wald mit Bedeutung für das Landschaftsbild	0,302 ha
Unmittelbare Flächenverluste von Straßenböschungen und Straßennebenflächen:	
- Versiegelung (offene Böschungen, Straßenbegleitgehölze)	0,009 ha
Fällung von Straßenbegleitgehölzen an der GVS (Friesheim-Roith) mit allgemeiner Biotoptfunktion und somit allgemeiner Lebensraumfunktion z.B. für Vögel mit wenig spezialisierten Habitatansprüchen	0,070 ha
Gefahr der Verletzung/Tötung von Jungvögeln in Nestern	--
Gefahr der Verletzung/Tötung von Fledermäusen.	

<b>Bezugsraum 6</b>	
<b>Wald „Eltheimer Hölzl“ einschließlich Flächen landwirtschaftlicher Nutzung innerhalb des Waldgebietes</b>	
<b>Betroffene Funktionen</b>	<b>Dimension, Umfang</b>
<b>Boden- und Wasserfunktion</b>	
Verlust aller Boden- und Grundwasserfunktionen für Flächen unter Wald bei Versiegelung, sowie	0,046 ha
Funktionseinschränkung bei Überbauung	0,256 ha
<b>Klimafunktion</b>	
Unmittelbare Flächenverluste von Wald und dadurch Minderung der Fläche des „Eltheimer Hölzl“ mit Bedeutung für den regionalen Klimaschutz	0,302 ha
<b>Landschaftsbildfunktion</b>	
Verlust von Wald mit Bedeutung für das Landschaftsbild	0,302 ha

Tabelle 34: unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für den Bezugsraum 6

Es wird im Übrigen auf die detaillierten Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Band 5: Unterlage 19.1.1T und 19.1.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 3: Unterlage 9.4T) verwiesen.

Bezüglich der weiteren Maßnahmen zur Konfliktminderung im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 5: Unterlage 19.1.3T, Kapitel 3.1) verwiesen.

#### 3.3.7.3.4 Kompensationsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 30. Oktober 1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 1. September 1997, Az. 4 A 36/96, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen und Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sogenannten gemeinsamen Grundsätzen vom 21. Juni 1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was



hier keinen Bedenken begegnet. Den besonderen Anforderungen des Artenschutzes ist Rechnung getragen. Zum Teil erfolgt insoweit eine Kombination der Zwecke.

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

Der Ausgleichsbedarf wurde gemäß den sogenannten „Gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz“ des Bayerischen Innen- und Umweltministeriums vom 21. Juni 1993 nachvollziehbar umgerechnet. Dies begegnet keinen Bedenken. Zwar ist die diese Grundsätze ablösende Bayerische Kompensationsverordnung, welche im Gesetzes- und Verordnungsblatt vom 7. August 2013 bekannt gemacht wurde, zum 1. September 2014 in Kraft getreten, die verfahrensgegenständlichen Planunterlagen wurden jedoch am 8. August 2014 eingereicht, so dass die Bayerische Kompensationsverordnung gemäß § 23 Abs. 1 BayKompV hier nicht zur Anwendung kommt. Es gelten die gemeinsamen Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministeriums. Es ergibt sich demnach ein flächiger Kompensationsbedarf von ca. 10,31 ha (davon ca. 0,05 ha nach dem BayWaldG). Es wird insofern auf die detaillierte Darstellung in den Planunterlagen (Band 3: Unterlagen 9.1T, 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 8T; Band 5: Unterlage 19.1.1T) verwiesen. Der Ausgleichsflächenbedarf ist dabei nachvollziehbar nach den geltenden Rechtsvorschriften und Leitfaden geplant und erfolgte in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum.

Das naturschutzfachliche Kompensationskonzept orientiert sich an den räumlichen und fachlichen Zielsetzungen der verschiedenen Planungsgrundlagen, dem landschaftlichen Leitbild, der Konfliktsituation und dem zur Kompensation des

Eingriffs erforderlichen Ausgleichsbedarfs. Daraus ergeben sich folgende fachliche Einzelziele (planerisches Leitbild):

- Erhöhung der Lebensraumvielfalt und Verbesserung der Biotopverbundsituation im Offenland.
- Erhalt des Grünlandanteils und des Kleinreliefs im engeren Überschwemmungsbereich der Bäche und Flüsse in der Region Regensburg.
- Erhalt des Anteils standortgemäßer, naturnaher Laub- und Mischwälder.
- Verbesserung der Grundwasser- und Bodenfunktion
- Erhalt des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion

In Umsetzung dieser Ziele sind folgende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen:

- Maßnahmenkomplex 3A<sub>CEF</sub> „Ausweichlebensräume Reptilien“  
Dieser Maßnahmenkomplex wurde entwickelt, um den artenschutzrechtlichen Ausgleich für den vorübergehenden Lebensraumverlust von Reptilien, insbesondere der Zauneidechse, zu erbringen. Der Maßnahmenkomplex umfasst 14 Einzelmaßnahmen, die im räumlichen Kontext zum Eingriffsbereich stehen und durch Anlage zusätzlicher Lebensraumstrukturen für Reptilien vor Beginn der Baumaßnahme aufgewertet werden.
- Maßnahmen 5A „Strukturreiche Offenlandfläche beim Eltheimer Hölzl“,
- 12E „Strukturreiche Offenlandfläche östlich des Benzerlohgrabens, östlich der Bundesstraße 15n“
- 13E „Strukturreiche Offenlandfläche westlich der Bundesstraße 15n bei Paring“,
- 16E „Hecke und Altgrassaum angrenzend zu ackerbaulicher Nutzung südlich der Laberaue, westlich der B 15n“,
- 17E „Extensiv genutzte Fläche am Waldrand südlich der Anschlussstelle Schierling-Süd, westlich der B15n“,
- 18E „Extensiv genutzte Fläche an einem Graben südlich der Anschlussstelle Schierling-Süd, westlich der Bundesstraße 15n“,
- 19E „Gehölze und Altgrassaum in der landwirtschaftlichen Flur bei Manssdorf, östlich der Bundesstraße 15n“,
- 20E „Strukturreiche Fläche bei Allersdorf, westlich der Bundesstraße 15n“ sowie die
- Maßnahmenkomplexe 14E „Extensiv genutzte Flächen in der Laberaue westlich der Bundesstraße 15n“ und

➤ 15E „Extensiv genutzte Flächen in der Laberaue östlich der Bundesstraße 15n“

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind zur Kompensation der beeinträchtigten Biotopfunktionen von Offenlandlebensräumen gemäß § 15 BNatSchG vorgesehen. Durch die Extensivierung landwirtschaftlich genutzter Flächen stellen sie jedoch auch für den Boden eine deutliche Verbesserung dar. Langfristig wird die Entwicklung eines naturnahen Bodengefüges begünstigt und damit auch die Leistungsfähigkeit des Bodens als Regler, Filter und Puffer verbessert. Durch die Nutzungsextensivierung wird auch die Wasserfunktion hinsichtlich Wasseraufnahme, Retentionsvermögen und Grundwasserbildung verbessert. Für das Landschaftsbild ergeben sich auf den Maßnahmenflächen neue Strukturelemente, die zur landschaftlichen Vielfalt im Gebiet beitragen.

Für die Offenlandmaßnahmen gilt:

- Angrenzend an den neu zu gründenden Wald wird im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme 5A eine Teilfläche des Flurstücks 209, Gemarkung Aubing, nördlich der Bundesautobahn A 3 und am Ostrand des „Eltheimer Hölzl“ aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung genommen. Auf der Fläche wird eine Altgrasentwicklung mit gelenkter Sukzession durch alternierende Mahd sowie die Pflanzung von Gehölzriegeln durchgeführt (Band 3: Unterlage 9.2. Blatt 8T).
- Es werden Flächen im Umfeld der Bundesstraße 15n im Gemeindegebiet Schierling in ihrer Struktur verbessert und hinsichtlich ihrer Nutzung extensiviert (Ersatzmaßnahmen 12E, 13E, 16E – 20E und Maßnahmenkomplexe 14E und 15E). Bei den Maßnahmen 12E, 13E, 16E bis 20E werden mit Pflanzung von Gehölzen, Altgrasentwicklung mit gelenkter Sukzession bzw. Anlage von Extensivgrünland strukturreiche Offenlandflächen geschaffen. Die Maßnahmenkomplexe 14E (14.1E bis 14.15E) und 15E (15.1E bis 15.7E) dienen der Extensivierung von Flächen im Überschwemmungsgebiet der Großen Laber sowie im direkt an das Überschwemmungsgebiet angrenzendem wassersensiblen Bereich in der Laberaue. Die Vertragsgestaltung mit den ausführenden Bewirtschaftern erfolgt im Hinblick auf die jeweils erforderlichen Maßnahmen zum Wiesenbrüterschutz flexibel. Insbesondere soll die Mahd - abgestimmt auf das im jeweiligen Jahr stattfindende Brutgeschehen - auch zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt als Mitte Juni stattfinden können. Eine Staffelung der Mahdzeitpunkte im Gebiet sollte ermöglicht werden, wobei die Festlegung des Mahdregimes für das laufende Bewirtschaftungsjahr jeweils im Frühjahr nach Kartierung des aktuellen Brutgeschehens erfolgt. Der örtliche Gebietsbetreuer wird sich nach erfolgter Kartierung mit dem Vorhabensträger

sowie der Höheren Naturschutzbehörde in Verbindung setzen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.10 dieses Beschlusses). Die Maßnahmen sind dann gemeinsam mit den Beteiligten festzulegen. Insbesondere im Bereich der Laberaue ergänzen die Flächen der Ersatzmaßnahmen das Ausgleichskonzept der Bundesstraße 15n. Zudem führt der Markt Schierling ein Ökokonto mit geplanten Ausgleichsflächen, von denen mehrere ebenfalls im Überschwemmungsgebiet in der Laberaue liegen. Die Bedeutung des Wiesenbrütergebietes in der Laberaue wird durch die Extensivierungen gestärkt.

➤ 7 A „Waldneubegründung beim Eltheimer Hölzl“

Neben dem Ausgleich von beeinträchtigten Biotopfunktionen dient diese Maßnahme zusammen mit der Maßnahme 8W „Waldneugründung beim Eltheimer Hölzl“ auch dem Ausgleich von Waldverlust nach Waldrecht. Die Umnutzung intensiv landwirtschaftlich genutzter Fläche in Wald stellt auch eine Extensivierung der Bodennutzung dar und verbessert somit die Leistungsfähigkeit des Bodens und des Wasserhaushaltes. Wald mit Bedeutung für den Klimaschutz wird langfristig in seinem Umfang erhalten.

Durch die Anlage und Entwicklung der strukturreichen Offenlandflächen und die Waldneugründung sowie der damit einhergehenden Verbesserungen der Boden- und Grundwasserfunktionen im Rahmen der Maßnahmen werden die beeinträchtigten Funktionen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG gleichartig ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen 5A und 7A) bzw. im betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wieder hergestellt (Ersatzmaßnahmen 12E, 13E, 16E bis 20E und Maßnahmenkomplexe 14E und 15E).

➤ 10A „Strukturreiche Offenlandfläche östlich des Augrabens“

➤ 11A „Pflanzung von 45 Bäumen“

Die Maßnahmen 10A und 11A werden zusätzlich zum entsprechend den vorstehend genannten „Gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz“ ermittelten Kompensationsbedarf bei Straßenbauvorhaben als Ausgleich für Eingriffe in Ausgleichsmaßnahmen der Stadt Regensburg im Verhältnis 1:1 angelegt. Die Maßnahmen dienen somit der Aufrechterhaltung des Kompensationsanspruches gemäß § 15 BNatSchG, der bei bereits durchgeführten Baumaßnahmen der Stadt Regensburg entstanden ist.

### Kompensationsmaßnahmen Landschaftsbild

Ziel des Gestaltungskonzepts ist neben einer harmonischen Einbindung der Bundesautobahn A 3 sowie der Lärmschutzeinrichtungen in die Landschaft die Verminderung des technischen Eindrucks. Hierbei werden der prägende Charakter

der das Straßenbauwerk in das Landschafts-/Stadtbild einbindenden Straßenbegleitgehölze durch die Neugestaltung wiederhergestellt und tierökologische Aspekte berücksichtigt. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen in Form des Maßnahmenkomplex 9G dienen mit Einschränkungen auch zur Reduzierung von Belastungswirkungen (Bindung von Staub und Schadstoffen).

Folgende kurz aufgeführten Gestaltungsmaßnahmen dienen vorrangig zur Einbindung des Bauwerks in die Landschaft und zur Neugestaltung des Landschaftsbildes:

➤ 9.1G „Entwicklung von Flächen mit kurzer Grasnarbe durch Spontanbesiedlung (intensiv)

In den intensiv beanspruchten Bereichen der Straßenbankette wird eine kurze Grasnarbe durch Spontanbesiedlung entwickelt. Auf einen Oberbodenauftrag wird verzichtet. Die Flächen werden jährlich nach Bedarf gemäht.

- 9.2G „Anlage von Landschaftsrasen (intensiv)“

In den intensiv beanspruchten Bereichen der Entwässerungsmulden bzw. -gräben erfolgt zum Schutz vor Abschwemmungen eine Einsaat einer Landschaftsrasen-Saatgutmischung. Dazu findet ein Oberbodenauftrag statt. Die Flächen werden jährlich nach Bedarf gemäht

- 9.3G „Anlage von Landschaftsrasen (extensiv)“

Auf Böschungsbereichen, für die eine ausreichende Standsicherheit erzielt werden soll, ist eine Oberbodenandeckung von 10 – 20 cm sowie eine dauerhafte Begrünung durch Ansaat mit geeigneten Landschaftsrasensaatgutmischungen vorgesehen.

- 9.4G „Zulassen von Sukzession“

Auf Flächen mit ausreichender Standsicherheit wird nach Möglichkeit auf einen Oberbodenauftrag und eine Ansaat verzichtet. Der natürliche Gehölzanflug wird teilweise erhalten; höherwüchsige Gehölze werden regelmäßig "Auf-den-Stock" gesetzt.

- 9.5G „Pflanzung von Hecken und Gebüsch“

Durch Gehölzpflanzungen auf neuen Böschungen wird der technische Eindruck der Straße und der Lärmschutzanlagen gemindert und eine möglichst harmonische Einbindung in die umgebende Landschaft angestrebt. Es werden vorwiegend Sträucher und Bäume 2. Ordnung gepflanzt. Als Pflanzqualität werden Heister und Sträucher verwendet. Die Mindestabstände zu Lärmschutzwänden werden eingehalten, ergänzend können an Lärmschutzwänden jedoch Kletterpflanzen gesetzt werden. Als standortheimische Arten für naturnahe Hecken kommen vor

allem Bergahorn, Hainbuche, Haselnuss, Holunder, Weißdorn, Vogelkirsche, Vogelbeere, Traubenkirsche, Schlehe und Wildrose zur Verwendung. Auf Innenböschungen zwischen Lärmschutzwänden und Fahrbahnen werden keine Gehölzpflanzungen durchgeführt, da eine bedeutende Funktion für Naturhaushalt oder Landschaftsbild nicht abzuleiten ist und die Entwicklungsmöglichkeiten der Gehölze durch konzentrierte Salz- und Schadstoffdepositionen eingeschränkt wären. Auf Innenböschungen in Abschnitten ohne Lärmschutzwände werden Sträucher und Heister nur in geringem Umfang gepflanzt. Heister werden nur in den Bereichen gepflanzt, in denen der nötige Pflanzabstand zur Fahrbahn gemäß RPS (Richtlinie für passiven Schutz an Straßen, 2009) eingehalten werden kann oder Schutzplanken angebracht sind.

Auf Außenböschungen dienen Gehölzriegel zum Sichtschutz, jedoch mit Zwischenlücken, um die Wiederbesiedelung der neu gestalteten Böschungen mit Reptilien (insbesondere Zauneidechsen) zu fördern.

- 9.6G „Pflanzung von Einzelbäumen“

Zur Akzentuierung des Landschaftsbildes werden im Umfeld des Regenrückhaltebeckens bei der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting einzelne standortheimische Bäume (Winterlinde oder alternativ beispielsweise Ahorn, Eberesche) gepflanzt. Die Baumpflanzungen finden ergänzend zur Maßnahme 11A statt.

Durch die Gestaltungsmaßnahmen wird die Bundesautobahn A 3 mit den erforderlichen Lärmschutzanlagen in die Landschaft eingebunden. Sie gehen jedoch nicht in die Ausgleichsbilanz mit ein.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 9.3T und Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5.1 bis 5.3) verwiesen.

Die durch das Bauvorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft können vollständig kompensiert werden, so dass eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG entfällt.

Auf agrarstrukturelle Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG wurde bei der Auswahl der Grundstücke Rücksicht genommen, insbesondere wurden Flächen mit ungünstigen Produktionsbedingungen wie hoher Grundwasserstand, Flächen mit ungünstigem Flächenzuschnitt und Flächen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Autobahndirektion Südbayern) gewählt. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5.1 auf ff. S. 29 mit Tabelle 3) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden können.

### 3.3.8 Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sind im Planfeststellungsverfahren sinngemäß zu beachten.

Auch die Aufforstung nicht forstlich genutzter Grundstücke mit Waldbäumen durch Saat oder Pflanzung bedarf gem. Art. 16 Abs. 1 S. 1 BayWaldG der Erlaubnis, die im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erteilt wird.

Eine Ersatzaufforstung auf bislang nicht forstlich genutzten Flächen, die als Auflage in einer Rodungserlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG oder in einer Satzung, Planfeststellung, Genehmigung und sonstigen behördlichen Gestattung auf Grund anderer Gesetze vorgesehen ist, bedarf keiner gesonderten Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG. Im Rahmen dieser Verfahren ist jedoch zu prüfen, ob die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG gegeben sind.

Vom 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 ist am Ende des 14,66 km langen Ausbauabschnitts eine Waldfläche im Sinne des Art. 2 BayWaldG betroffen. Für die Betriebsumfahrung beim „Eltheimer Hölzl“ wird eine Fläche von 0,302 ha dauerhaft (0,046 ha Versiegelung und 0,256 ha Überbauung) in Anspruch genommen. Hinzu kommen 0,067 ha temporäre Inanspruchnahme während der Bauzeit. Bei den betroffenen Waldflächen handelt es sich vor allem um laubholzreiche, strukturierte Waldränder aus (Alt-)Eiche, Edellaubhölzern und sonstigen Laubhölzern. Das Eltheimer Hölzl befindet sich im waldarmen Süden des Landkreises Regensburg, wo den verbleibenden Restwaldflächen eine besondere Bedeutung zukommt. Dies spiegelt sich in der Bannwaldausweisung (Art. 11 BayWaldG) sowie den erfassten besonderen Waldfunktionen (Art. 6 BayWaldG; „Wald mit besonderer Bedeutung für

Landschaftsbild, für den regionalen Klimaschutz sowie für den Wasserschutz außerhalb von amtlich festgesetzten Wasserschutzgebieten") wieder.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart stellt den Sachverhalt der Rodung dar (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG) und bedarf einer Erlaubnis. Diese kann gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG in einem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden, wenn die materiell-rechtlichen Vorgaben des Bayerischen Waldgesetzes, insbesondere die Vorgaben aus Art. 9 BayWaldG beachtet werden.

Derzeit kann der vorhandene 4-streifige Fahrbahnquerschnitt je Räum- und Streuschleife mit einem Winterdienstfahrzeug betreut werden. Der künftig 6-streifige Fahrbahnquerschnitt der Bundesautobahn A 3 muss auf Grund der Fahrbahnbreite mit zwei parallelfahrenden Winterdienstfahrzeugen betreut werden. Wegen des großen Abstandes zwischen dem Ausbauende nach der Anschlussstelle Rosenhof bis zur nächsten Anschlussstelle Wörth a.d.Donau/Wiesent (ca. 9 km) entsteht ein hoher Anteil an Leerfahrten des jeweils 2. Fahrzeugs. Die Vorgaben des mit ARS Nr. 27/2004 vom 2. November 2004 eingeführten Maßnahmenkatalog Straßenbetriebsdienst; Optimierung von Einsatzverfahren – Empfehlungen für die Organisation des Winterdienstes bei Autobahnen und Straßenmeistereien (vgl. Verkehrsblatt Heft 23/2004, S. 640 ff.) bezüglich der zulässigen Umlaufzeiten der Räum- und Streuschleifen an Bundesautobahnen lassen sich künftig ohne zusätzliche Betriebsumfahrt nicht erfüllen. Zur Einhaltung der Umlaufzeiten wird daher bei Bau-km 507+252 und somit ca. 1 km nach Ausbauende an einer bestehenden Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße eine Betriebsumfahrt gemäß den Richtlinien zur Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008, Ziffer 8.9) errichtet. Die Rodung von insgesamt 0,302 ha Wald ist nicht zu vermeiden.

Auf der Kompensationsfläche 7A und der Fläche 8W werden sowohl der naturschutzfachliche Verlust wie auch der walddrechtliche Verlust durch waldbauliche Maßnahmen und walddrechtliche Ersatzaufforstungen kompensiert. Der Ausgleich der Rodungsverluste erfolgt dabei im Verhältnis 1:1. Entsprechend Art. 9 Abs. 6 Nr. 2 BayWaldG erfolgt die in Ausdehnung gleichwertige und in ihrer Funktion der dauerhaft beanspruchten Waldfläche gleichwertig werdende Waldneubegründung angrenzend an vorhandenen Bannwald (vgl. Band 3: Unterlage 9.2, Blatt 8T; Unterlage 9.3T; Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 7). Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg besteht entsprechend der Stellungnahme vom 12. November 2014 Einverständnis mit dem angestrebten Bestockungsziel eines eichendominierten Bestandes mit weiteren Mischbaumarten. Der geforderte Verzicht auf einen Waldneubegründungsanteil durch Sukzession aufgrund des möglichen Ausbleibens der Naturverjüngung wurde dem



Vorhabensträger ebenso zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 8.2 dieses Beschlusses), wie die Vorsehung entsprechender Schutzmaßnahmen (wie z.B. Wildschutzzaun) aufgrund der Verbissituation (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 8.3 dieses Beschlusses). Der Forderung die Waldentwicklung auf eine Dauer von 5 Jahren zu sichern und ggf. lenkend einzugreifen hat der Vorhabensträger entsprochen (vgl. Band 3: Unterlage 9.3T, Maßnahme 7A, S. 34; Maßnahme 8W, S. 36).

Die temporäre Nutzung von 0,067 ha Wald als vorübergehende Baustelleneinrichtungs- und Lagerfläche bzw. als Arbeitsstreifen ist nicht als Änderung der Bodennutzungsart (= Rodung) im Sinne des Art. 9 Abs. 2 BayWaldG zu werten, da hier lediglich eine Abnutzung des Bestandes stattfindet, die keiner Erlaubnis bedarf. Bezüglich der Wiederaufforstung dieser Flächen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 8.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 wird unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 S. 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zugelassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses. Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

In Fällen, in denen aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohls die Aufforstung geboten ist, haben nach Art. 16 Abs. 5 BayWaldG die Eigentümer und Nutzungsberechtigten die Aufforstung zu dulden. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Wohls liegen hier vor. Insoweit wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

### 3.3.9 Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg

Die entsprechend der festgestellten Planunterlagen gelisteten Bäume (vgl. Band 5: Unterlage 19.1.6) unterfallen dem Anwendungsbereich der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg (§ 1 BSchV). Für das Entfernen der Bäume ist daher nach § 3 BSchV eine Genehmigung erforderlich. Zuständig für die Erteilung der Genehmigung ist nach Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG die Planfeststellungsbehörde (vgl. auch § 6 Abs. 3 BSchV).

Es entspricht pflichtgemäßen Ermessen (Art. 40 BayVwVfG), die Entfernung der Bäume zu genehmigen (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BSchV). Es liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vor, die eine Entfernung der Bäume erfordern. Der Ausbau der Bundesautobahn A 3 ist durch das öffentliche Wohl geboten. Auf die Ausführungen in der Planrechtfertigung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Diese Gründe überwiegen auch das Interesse am

Fortbestand der Bäume. Aus diesen Gründen entspricht es auch pflichtgemäßer Ermessensausübung, die Genehmigung zu erteilen. Ob daneben auch ein Anspruch auf Erteilung der Genehmigung aus § 5 Abs. 1 Nr. 1 BSchV besteht, kann daher dahinstehen. Von dem Erlass von Nebenbestimmungen wird in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) abgesehen (vgl. § 7 Abs. 1 und 2 BSchV). Umweltbezogene Aspekte des vorliegenden Bauprojekts werden unter anderem in der landschaftspflegerischen Begleitplanung und den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen fachlich abgehandelt (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3 dieses Beschlusses). Insofern findet bereits ein Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft statt (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3.4). Weitergehende Nebenbestimmungen sind daher nicht erforderlich.

### 3.3.10 Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

#### 3.3.10.1 Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG werden grundsätzlich auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, wie beispielsweise für den Ausbau von Gewässern, den Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 werden mit dem Aubach bei Bau-km 498+728 und dem Augrabens bei Bau-km 500+002 Gewässer III. Ordnung gekreuzt. Die Regierung der Oberpfalz hat durch Rechtsverordnung vom 11. April 1990 über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern III. Ordnung im Regierungsbezirk Oberpfalz nach Art. 2 Abs. 1 BayWG in Verbindung mit der Verordnung über die Gewässer zweiter Ordnung (GewZweiV) die Genehmigungspflicht auch für Anlagen im 60 m Bereich an bestimmten Gewässern III. Ordnung eingeführt. Betroffen ist hiervon der Aubach. Für die Änderung des Bauwerks BW 61 ist daher eine Anlagengenehmigung nach § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG erforderlich, welche im Einvernehmen mit der Stadt Regensburg, Untere Wasserbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg nach wasserfachlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der wasserwirtschaftlichen Auflagen (vgl. Teil A, Abschnitt IV, Ziffern 3.1 und 3.4 dieses Beschlusses) erteilt und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden können.

Die im Bereich des Aubachs und des Augrabens vorgesehenen Maßnahmen (hier: Verlängerung und Neubau von Durchlässen) stellen einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG dar, der gemäß § 68 WHG einer Genehmigung bedarf. Eine

Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die im Bereich des Gewässers geplanten Maßnahmen nicht zu erwarten. Die straßenbedingten Maßnahmen stellen einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang nach § 68 WHG dar, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

Die wasserrechtliche Planfeststellung ist zulässig, da die vorstehend geschilderten Maßnahmen dem Wohl der Allgemeinheit dienen und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen (Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses) mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Regensburg hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen.

### 3.3.10.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das Niederschlagswasser der Straßen kann durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in entsprechenden Anlagen zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 sind allerdings entsprechende Lärmschutzeinrichtungen erforderlich, die eine bisher mögliche breitflächige Versickerung des auf den Fahrbahnen anfallenden Niederschlagswassers über Bankette und Böschungen verhindern. Es ist daher vorgesehen die Entwässerungseinrichtungen quantitativ an die künftigen Erfordernisse und qualitativ an die derzeit gültigen Regeln der Technik anzupassen.

Im Einzelnen ist die Entwässerung wie nachfolgend beschrieben vorgesehen:

#### ➤ Autobahnkreuz Regensburg bis Straßenhochpunkt bei Bau-km 492+143

Das Niederschlagswasser wird mittels Rohrleitungen innerhalb der Schleifenrampe des Nordostquadranten des Autobahnkreuzes Regensburg im Regenrückhaltebecken 1 zusammengeführt und gedrosselt in den städtischen Mischwasserkanal in der Wolfsteiner Straße eingeleitet. Das Regenrückhaltebecken ist für ein 10-jähriges Regenereignis bemessen. Die maximale Einleitungsmenge von 30 l/s wurde vom Vorhabensträger mit der Stadt Regensburg abgestimmt. Die Dauerstauhöhe von 2,0 m in Verbindung mit einer Tauchwand am Auslaufbauwerk gewährleistet einen Rückhalt von

Leichtflüssigkeiten aus den Entwässerungsanlagen der Bundesautobahn A 3. Das Regenrückhaltebecken besitzt ein Rückhaltevolumen von 850 m<sup>3</sup>.

➤ Straßenhochpunkt bei Bau-km 492+143 bis Graßer Weg bei Bau-km 492+879

Das Niederschlagswasser des Abschnittes wird mittels Rohrleitungen gesammelt und vor dem Bauwerk BW 54 am Graßer Weg in Richtung Süden, die Franz-Josef-Strauß-Allee querend, dem Regenrückhaltebecken 2 zugeführt. Das Niederschlagswasser wird in einem Absetzbecken vorgereinigt und mittels Tauchrohren, die den Rückhalt von Leichtflüssigkeiten gewährleisten, dem Rückhaltebecken zugeführt. Das als Trockenbecken ausgeführte Regenrückhaltebecken ist für ein 10-jähriges Regenereignis bemessen und besitzt ein Rückhaltevolumen von 850 m<sup>3</sup>. Die max. Einleitungsmenge von 30 l/s in den städtischen Regenwasserkanal im Graßer Weg wurde vom Vorhabensträger mit der Stadt Regensburg abgestimmt. Der Regenwasserkanal der Stadt Regensburg mündet im Ortsteil Graß in den Islinger Mühlbach, der wiederum bei Burgweinting in den Aubach mündet.

➤ Graßer Weg bei Bau-km 492+879 bis Landshuter Straße bei Bau-km 497+075

Das Niederschlagswasser dieses Abschnittes wird mittels Rohrleitungen gesammelt und dem Regenrückhaltebecken 3 im nördlichen Anschlussstellenast der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting zugeführt.

Das Niederschlagswasser wird über ein Absetzbecken vorgereinigt dem Rückhaltebecken zugeführt, wobei der Rückhalt von Leichtflüssigkeiten mittels einer Tauchwand gewährleistet wird. Das Regenrückhaltebecken ist für ein 10-jähriges Regenereignis bemessen und wird als Trockenbecken ausgeführt. Entsprechend den hydrologischen Berechnungen wäre ein Rückhaltevolumen von 3.900 m<sup>3</sup> erforderlich. Um eine Verschärfung der Hochwassersituation bei Irl (geschlossenes Sielbauwerk im HW 100 Fall der Donau) zu vermeiden wird das Rückhaltevolumen des Beckens auf 5.000 m<sup>3</sup> vergrößert.

Die dem Regenrückhaltebecken nachfolgenden Gerinne wurden vom Vorhabensträger in Bezug auf die maximale Drosselabflussmenge von 120 l/s hydraulisch untersucht. Nach der Einleitung in den autobahneigenen Graben zwischen Bau-km 497+350 bis Bau-km 497+550 fließt das Niederschlagswasser in nördlicher Richtung parallel zu den Gleisanlagen der DB AG. Anschließend werden die Gleisanlagen mittels verschiedener Durchlässe (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt 3T) gequert um in den Seegraben zu münden. Dieser kreuzt in östlicher Richtung die Junkerstraße, die Max-Planck-Straße und die Anschlussstellenrampen der Anschlussstelle Regensburg-Ost. Dort mündet der Seegraben in den Aubach, der letztendlich in die Donau mündet. Die

Leistungsfähigkeit der Gerinne, insbesondere der Bahndurchlässe wurde durch das Gutachten des Büros Dr. Blasy & Dr. Øverland vom 15. Juli 2014 zu den Auswirkungen der Entwässerung der Bundesautobahn A 3 im Aubach-Einzugsgebiet bestätigt.

- Unterführung der Gleisanlagen der DB AG mit einer Länge von rund 190 m  
Das Niederschlagswasser im Bereich des Brückenbauwerks über die Gleisanlagen wird über Rohrleitungen zum östlichen Widerlager geleitet. Dort wird es in einem, unter dem Betriebsweg liegenden, unterirdischen Sedimentationsbecken gereinigt und ebenfalls dem Seegraben zugeführt. Leichtflüssigkeiten werden zurückgehalten. Das Sedimentationsbecken entspricht den technischen Anforderungen, hier entsprechend den Vorgaben des DWA-M 153.
- Lärmschutzwall bei Irl von Bau-km 499+225 bis 499+995  
Das Niederschlagswasser der Fahrbahn in Fahrtrichtung Nürnberg wird in einer zwischen Bankett und Lärmschutzwall liegenden 2,0 m breiten Mulde zur Versickerung gebracht. Reicht bei Starkregenereignissen die Versickerleistung der Mulde nicht aus, so wird das Niederschlagswasser über hochgesetzte Muldenabläufe (Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1) gesammelt und über die Mehrzweckrohrleitung zum Augrabens geleitet.
- Bau-km 500+000 bis 500+450, nördliche Fahrbahn sowie
- Bau-km 504+350 bis ca. 504+850 beide Fahrbahnen  
Ein breitflächiges Versickern des Niederschlagswassers ist aufgrund der angrenzenden Gewerbebebauung nicht möglich. Das Niederschlagswasser wird mittels einer 4,0 m breiten Mulde versickert.
- nachfolgende Lärmschutzwälle und Wall-/Wandkombinationen  
Östlich von Irl wird das Niederschlagswasser in Mulden breitflächig zur Versickerung gebracht. Da die autobahnseitig 2,0 m breiten Versickermulden vor den Lärmschutzwällen für den 5-jährigen Bemessungsregen nicht ausreichen, werden alle 100 m Rohrdurchlässe DN 400 zu 3,0 m breiten Versickermulden hinter den Lärmschutzwällen angeordnet. Um den Eingriff in Grundstücke Dritter zu minimieren, wird bei rückwärtigen Versickermulden auf eine Böschungsausrundung verzichtet (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.3.3; Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1). Die Unterhaltung der rückwärtigen Versickeranlagen wird durch einen angrenzenden Betriebsweg sichergestellt.
- Gärtnersiedlung ab Bau-km 501+070 bis Anschlussstellenrampe AS Neutraubling  
Das anfallende Niederschlagswasser wird in einer 2,0 m breiten Mulde versickert. Die Versickermulde ist für ein 1-jähriges Regenereignis bemessen. Das

Niederschlagswasser darüber hinausgehender Regenereignisse wird über hochgesetzte Muldeneinlaufschächte gefasst und wie im Bestand der städtischen Kanalisation zugeführt. Für eine über ein 1-jähriges Regenereignis hinausgehend bemessene Versickermulde ist kein ausreichender Platz vorhanden.

- Bau-km 502+595 bis 503+475 und ab Bau-km 504+870 bis Ausbauende, nördliche Fahrbahn sowie
- Bau-km 503+900 bis 504+350 und ab Bau-km 504+950 bis Ausbauende, südliche Fahrbahn

Die an die Fahrbahn angrenzenden Flächen reichen nicht aus, um das Niederschlagswasser vollständig auf Straßengrund zu versickern. Zum Schutz der angrenzenden Grundstücke Dritter wird am Böschungsfuß eine 2,0 m breite Versickermulde angelegt, um eine Vernässung der angrenzenden Grundstücke zu vermeiden.

Im Übrigen wird bezüglich des entwässerungstechnische Maßnahmenkonzepts auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T: Kapitel 4.11; Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 3.1.1 bis 3.4.3; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7, Unterlage 18.3, Blatt Nrn. 1, 2T und 3T) verwiesen.

Die Einleitungen sind gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG sowie Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässeränderungen nicht zu erwarten. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Stadt Regensburg, Untere Wasserbehörde, und das Landratsamt Regensburg, Untere Wasserbehörde, haben das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg in vollem Umfang den wasserwirtschaftlichen Anforderungen. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesautobahn A 3 gegenüber

privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern und zudem auf Dauer zu gestatten. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor.

Bezüglich der für baubedingte Wasserhaltungsmaßnahmen und baubedingte Gewässerum- und -ableitungen erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse wird auf den Hinweis in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Die jeweils erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse sind demnach vom Vorhabensträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert bei der Stadt Regensburg beziehungsweise dem Landratsamt Regensburg zu beantragen.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 13 Abs. 1 WHG gesetzlich geregelt ist.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, wurden dem Vorhabensträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche die Haftung erweiternden Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

#### 3.3.11 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in nicht unerheblichen Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Kompensationsflächen werden rund 27,47 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen, die sich aus rund 0,47 ha versiegelter Fläche, rund 13,94 ha überbauter Fläche und rund 13,06 ha für naturschutzfachliche Kompensationsflächen zusammensetzen.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich und werden der prognostizierten Verkehrsbelastung gerecht. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass es sich um den bestandsorientierten Ausbau einer bestehenden Bundesautobahn handelt und unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt

II, Ziffer 3.3.2 mit der symmetrischen Ausbauvariante unter Abwägung aller Gesichtspunkte eine flächensparende und den Anforderungen an eine Minimierung des Flächenverbrauchs gerecht werdende Lösung gewählt wurde.

Auf die Belange der Landwirtschaft wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG so weit wie möglich Rücksicht genommen. In Bezug auf die landwirtschaftlichen Belange wurde der Eingriff insoweit minimiert, als mit der Tekturplanung das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept überarbeitet wurde. Die nunmehr vorgesehenen Flächen für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen befinden sich einerseits im Eigentum des Vorhabensträgers und andererseits wurden hierfür überwiegend keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden in Anspruch genommen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses). Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, erreicht werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Landwirtschaft wurden gegen das Bauvorhaben gemäß Stellungnahme vom 18. September 2014 keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Alle bisherigen Wegebeziehungen bleiben erhalten oder werden soweit erforderlich entsprechend angepasst.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft nicht durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (Anschneidungen, Durchschneidungen) betroffen.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Einige Einwendungsführer haben sich direkt auf Existenzgefährdung durch die Auswirkungen des Bauvorhabens berufen. Der Einwand der Existenzgefährdung wird bei den einzelnen Einwendungsführern in nachfolgender Ziffer 3.5 dieses Beschlusses behandelt.

Die geplante und mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmte Entwässerung der Bundesautobahn A 3 gewährleistet, dass keine Vernässung der angrenzenden Grundstücke zu erwarten ist.

### 3.3.12 § 50 BImSchG – Störfallbetrieb Osram Opto Semiconductors GmbH

§ 50 BImSchG enthält den sogenannten Trennungsgrundsatz, demgemäß bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgese-



henen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umweltauswirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden

Die Planfeststellungsbehörde ist verpflichtet, eine ihr bekannt gewordene Störfallproblematik zu prüfen und sich hiermit im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen. Sofern dies erforderlich ist, muss eine Entscheidung zum Schutz vor Beeinträchtigungen getroffen werden. Weder § 50 BImSchG als Planungsleitlinie noch Art. 12 der Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (Seveso II-Richtlinie, ABl. EG 1997 Nr. L 10 S. 13) gebieten unbeschadet der Frage, ob und inwieweit diese Bestimmungen Drittschutz vermitteln, die Einhaltung bestimmter Abstände (vgl. OVG Münster, Urteil vom 17. November 2014, Az. 11 D 88/11.AK). Auch unter Geltung der Richtlinie 2012/18/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (Seveso III-Richtlinie, ABl. EU 2012 Nr. L 197 S. 1) gilt grundlegend nichts anderes.

Die sich aus § 50 Satz 1 BImSchG ergebenden immissionsschutz- oder störfallrechtlichen Gesichtspunkte sind nach alledem zwar mit dem ihnen zukommenden besonderen Gewicht zu berücksichtigen, ein weitergehendes drittschützendes Gebot lässt sich hieraus aber nicht entnehmen (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 19. März 2012, Az. 9 B 1916/11, NVwZ-RR 2012, 544, 548 f.).

Die Firma Osram Opto Semiconductors GmbH Regensburg ist als Störfallbetrieb klassifiziert. Die Firma verarbeitet unter anderem den Stoff Phosphin. Für diesen wurde ein angemessener Sicherheitsabstand von 330 m ermittelt. Die Bundesautobahn A 3 befindet sich somit innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands. Die Bundesautobahn A 3 ist als wichtiger Verkehrsweg ein Schutzobjekt.

In die Abwägung sind insbesondere folgende Gesichtspunkte einzustellen.

- Durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 tritt keine nennenswerte Gefahrerhöhung für den Störfallbetrieb ein und damit auch keine nennenswerte Gefahrerhöhung eines durch das Projekt Bundesautobahn A 3 ausgelösten Unfalls (vgl. Stellungnahme des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz vom 5. April 2017).

- Durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 werden sich die Verkehrssicherheit und damit auch der Verkehrsfluss verbessern. Die Wahrscheinlichkeit eines Staus innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands wird sich damit verringern. Jedoch wird das Risiko eines Staus nicht ausgeschlossen. Der Ort eines Unfalls ist immer dem Zufall überlassen und kann daher an jeder Stelle der Autobahn liegen. Insofern kann das Zusammentreffen eines Staus oder eines Unfalls mit dem Bereich des angemessenen Sicherheitsabstands nicht vernünftigerweise ausgeschlossen werden. Insofern war es erforderlich die Schutzauflage (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 10) anzuordnen. In Betracht kommen vor allem technische Maßnahmen wie zum Beispiel die Errichtung von Ampelanlagen und Schranken oder auch Lautsprecheranlagen und Hinweistafeln auf Verkehrsfrequenzen. Diese Sicherheitsmaßnahmen sind auch vor und in Tunneln üblich (vgl. BMVBS und Bast, Sicherheit geht vor – Straßentunnel in Deutschland, 2009). Der Vorhabensträger ist durch die Auflage verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, so dass dadurch ein ausreichender Schutz der menschlichen Gesundheit gewährleistet wird. Diese Auflage entspricht im Übrigen der Anregung in der Stellungnahme des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz vom 5. April 2017.
- Grundsätzlich können auch Lärmschutzwälle und Lärmschutzwand-Lärmschutzwall-Kombinationen positiv in die Abwägung eingestellt werden (vgl. Stellungnahme des Landesamts für Umwelt vom 4. April 2017). Sofern der Vorhabensträger dies in seiner Stellungnahme vorträgt und eine dadurch eintretende Minderung des Schadenpotentials betont, ist ihm grundsätzlich zuzustimmen. Er übersieht jedoch, dass er als Vorhabensträger an der maßgeblichen Stelle der Autobahn (in etwa auf Betr.-km 499+000) überhaupt keine solchen Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen hat. Wie der Vorhabensträger ohne die entsprechenden Lärmschutzeinrichtungen deren positive Wirkungen berücksichtigt wissen möchte, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden.

Somit tritt keine wesentliche Gefahrerhöhung durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 für den Störfallbetrieb ein mit der Folge, dass sich auch durch die Bundesautobahn A 3 nicht die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls erhöht. Auch erhöht sich die Gefahr für die Autobahn und deren Nutzer durch den Störfallbetrieb nicht wesentlich. Auch das Landesamt für Umwelt (vgl. Stellungnahme vom 4. April 2017) hält die Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstands für fachlich vertretbar. Unter Berücksichtigung der angeordneten Schutzauflage wird es daher für abwägungsgerecht gehalten, den angemessenen Schutzabstand (weiter) zu unterschreiten und das Projekt wie beantragt zuzulassen.

### 3.3.13 Sonstige öffentliche Belange

#### 3.3.13.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben oder ihren Forderungen durch Auflagen in diesem Beschluss nachgekommen ist, müssen keine weiteren näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 3.3.13.2 Denkmalschutz

Laut der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 6. November 2014 sind Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Im Planungsraum sind allerdings 17 Bodendenkmäler und 4 Verdachtsflächen für Bodendenkmäler bekannt (vgl. auch Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.9 und 2.2.3.9 dieses Beschlusses). Es handelt sich nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege um 11 Siedlungen überwiegend vorgeschichtlicher Zeitstellung, drei vorgeschichtliche Grabfelder, eine römische Straße sowie zwei mesolithische Stationen.

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

Die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden, Schutz der

Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen und im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns der Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

#### 3.4 Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände

Behörden und Träger öffentlicher Belange, die keine Stellungnahmen erhoben haben oder hinsichtlich deren Einwendungen in Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte:

- Gemeinde Mintraching
- Gemeinde Pfatter
- Markt Schierling
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz,
- Regionaler Planungsverband Regensburg,
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Regensburg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei und Bezirksheimatpfleger
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Telekom AG - Technik GmbH
- Bayernwerk AG
- Regensburg Netz GmbH
- REWAG Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG & Co KG
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH

- Universitätsklinikum Regensburg
- MERO Germany AG
- Deutsche Funkturm
- Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd

Von den genannten Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden keine Einwendungen erhoben oder es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Vorhabensträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zu den Erörterungsterminen vom 19. bis zum 21. Oktober und am 28. Oktober 2016, auf die Roteintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitte III und IV) wird verwiesen.

#### 3.4.1 Stadt Regensburg

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen hat die Planunterlagen vom 1. August 2014 und die Tekturunterlagen 30. November 2015 in seinen Sitzungen am 21. Oktober 2014 und 5. Juli 2016 behandelt. Einwendungen gegen das Vorhaben werden von Seiten der Stadt Regensburg nicht erhoben, jedoch Forderungen gestellt und Hinweise gegeben, die nachfolgend näher behandelt werden.

Zu der mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 16. Februar 2017 mitgeteilten Planänderung hat die Stadt Regensburg mit Schreiben vom 6. März 2017 mitgeteilt, dass die Einstufung eines Teilgebietes von Altburgweinting als allgemeines Wohngebiet für das Lärmschutzkonzept der Bundesautobahn A 3 grundsätzlich begrüßt wird und der Forderung P.3 der Stadt Regensburg entspricht.

Folgende Forderungen von Seiten der Stadt Regensburg konnten durch Planänderungen, durch Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren (vgl. hierzu auch die Antwort des Vorhabensträgers zu den einzelnen Forderungen und Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016) oder durch Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitte III und IV) entsprochen werden (Anmerkung: es wird die Nummerierung der Schreiben vom 30. Oktober 2014 bzw. 7. Juli 2016 übernommen):

##### Schreiben vom 30. Oktober 2014

##### Forderungen:

##### *1. Grundsätzliche Forderungen gemäß Protokoll Stadtratsbeschluss*

- P.3 Auf dem Bauwerk über die Bahnanlagen der DB AG ist eine Lärmschutzwand vorgesehen (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 3T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 3T; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.2.8a);

##### *2. Bereich Liegenschaften/Grunderwerb*

- F 23.1 vgl. Antwort Vorhabensträger

F 23.2 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.5 dieses Beschlusses

3. *Bereich Umwelt- und Naturschutz inkl. Lärmschutz*

F 31.1 vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 6.1.4 bis 6.1.8 dieses Beschlusses

F 31.2 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.1 dieses Beschlusses

F 31.4 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.2 dieses Beschlusses

F 31.5 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.3 dieses Beschlusses

F 31.6 vgl. festgestellte Planunterlagen (Band 3: Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 3T und 5T; Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5.3, Ausgleichsmaßnahmen 10A und 11A);

F 31.7 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.7 dieses Beschlusses

F 31.8 die Forderung hat sich aufgrund des Entfalls des Ausgleichsmaßnahmenkomplex 4A erledigt;

F 31.9 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.12 dieses Beschlusses

F 31.10 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.12 dieses Beschlusses

4. *Bereich vorbeugender Brandschutz*

F 36.1 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 1.1 sowie die Zusicherung des Vorhabensträgers hinsichtlich einer entsprechenden Information der Rettungskräfte;

5. *Bereich Denkmalschutz*

F 45.1 das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wurde am Verfahren beteiligt. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses wird verwiesen;

6. *Bereich Stadt- und Verkehrsplanung*

F 61.1 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.3 dieses Beschlusses

7. *Bereich Straßenbau und Straßenentwässerung*

F 61.3 die zu erneuernden Überführungsbauwerke werden nach dem maßgeblichen Eurocode entsprechend der Verkehrsbelastung bemessen;

F 65.8 vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 1.1 und 9.3 dieses Beschlusses

8. *Bereich Grünflächen*

F 67.1 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.4 dieses Beschlusses

Hinweise Verwaltung:

*Bereich Straßenbau und Straßenentwässerung*

- H 65.2 auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.2 dieses Beschlusses wird verwiesen;
- H 65.3 der Anschluss neu errichteter Lärmschutzanlagen an den Bestand wurde vom Vorhabensträger zugesichert;
- H 65.4 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.3 dieses Beschlusses;
- H 65.5 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.3 dieses Beschlusses;
- H 65.6 auf die Ausführungen zu F 31.6 und F 31.7 wird verwiesen;
- H 65.7 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.3 dieses Beschlusses sowie festgestellte Planunterlagen (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 3.2.1);
- H 65.8 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.3 dieses Beschlusses;
- H 65.9 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.3 dieses Beschlusses;
- H 65.10 vgl. festgestellte Planunterlagen (Band 5: Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T);
- H 65.12 der Hinweis wurde aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 für erledigt erklärt (vgl. Niederschrift zur Erörterungsverhandlung).

*Ergänzungsanträge:*

- zu 1.: vgl. nachfolgende Ausführungen zu P 1;
- zu 2.: vgl. nachfolgende Ausführungen zu P 2;
- zu 3.: vgl. vorstehende Ausführungen zu P 3;
- zu 4.: vgl. nachfolgende Ausführungen zu P 4.

Schreiben vom 29. Oktober 2014

Unter Hinweis auf die Seite 2 des Schreibens der Stadt Regensburg vom 30. Oktober 2014 wurde innerhalb der Stadtverwaltung der Bereich Umwelt- und Naturschutz beteiligt. Der Stadt Regensburg lagen die vollständigen Planunterlagen sowohl in Papierform (5 Ordner) wie auch auf CD vor, wobei die CD bei der Stadt Regensburg verblieb. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist daher nicht nachvollziehbar weshalb von Seiten der Unteren Wasserbehörde kein Zugriff auf die Planunterlagen möglich war. Unabhängig davon ist festzustellen, dass das Wasserwirtschaftsamt Regensburg im Verfahren beteiligt wurde (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.2). Die fachlichen Anforderungen (Auflagen und Bedingen) sind Bestandteil dieses Beschlusses (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt IV). Auf die

Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.9 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Schreiben vom 7. Juli 2016 zu den Tekturunterlagen

Forderungen:

*Bereich Umwelt- und Naturschutz inkl. Lärmschutz*

F 31.2 vgl. Ausführungen zu F 31.4 des Schreibens vom 30. Oktober 2014 und Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.2 dieses Beschlusses;

F 31.3 vgl. Ausführungen zu F 31.7 des Schreibens vom 30. Oktober 2014 und Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.7 dieses Beschlusses;

F31.4 vgl. Ausführungen zu F 31.9 des Schreibens vom 30. Oktober 2014 und Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.12 dieses Beschlusses;

F 31.5 vgl. Ausführungen zu F 31.10 des Schreibens vom 30. Oktober 2014 und Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.12 dieses Beschlusses.

Hinweise:

H 31.1 vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.8 dieses Beschlusses.

Soweit den Forderungen und Hinweisen nicht oder nicht in vollem Umfang entsprochen werden konnte, ist folgendes festzustellen, wobei in diesem Zusammenhang ergänzend auf die der Stadt Regensburg vorliegenden Antworten des Vorhabensträgers zu den einzelnen Forderungen hingewiesen wird (Anmerkung: es wird die Nummerierung der Schreiben vom 30. Oktober 2014 und 7. Juli 2016 übernommen):

Schreiben vom 30. Oktober 2014

Forderungen:

*1. Grundsätzliche Forderungen*

P 1 Aufgrund der im Anhörungsverfahren zu den ursprünglichen Planunterlagen vom 1. August 2014 eingegangenen Forderungen der Stadt Regensburg und Einwendungen betroffener Anlieger hat der Vorhabensträger sein Lärmschutzkonzept im Bereich Burgweinting West (Spandauer Straße, Schöneberger Straße) überarbeitet. Anstelle der bisher im Bereich dieses Wohngebiets vorhandenen 360 m langen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 9,00 m (7,00 m Lärmschutzwall + 2,00 m Lärmschutzwand) sieht die Tekturplanung vom 30. November 2015 nunmehr eine 20 m lange und insgesamt 9,00 m hohe Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination (7,00 m Lärmschutzwall + 2,00 m Lärmschutzwand) sowie eine 340 m



lange und insgesamt 11,00 m hohe Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination (7,00 m Lärmschutzwand + 4,00 m Lärmschutzwand) vor. Diese Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination wird aus lärmtechnischen Gründen näher an die Fahrbahn der Bundesautobahn A 3 und somit näher an die Schallquelle gerückt, so dass damit die lärmabschirmende Wirkung verbessert werden kann. Wie bereits in der ursprünglichen Planung aus dem Jahr 2014 vorgesehen, sieht auch die Tekturplanung aus dem Jahr 2015 im Anschlussstellendreieck die Errichtung einer 75 m langen und 4,00 m hohen Lärmschutzwand vor.

In Richtung Westen schließen sich dann

- bis zur Überführung der Markomannenstraße eine 420 m lange und 9,00 m hohe Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination (7,00 m Lärmschutzwand + 2,00 m Lärmschutzwand) und
- ab der Überführung der Markomannenstraße bis zur Überführung des Unterislinger Weges ein 565 m langer und 6,00 m hoher Lärmschutzwand an.

Der Forderung die Lärmschutzeinrichtungen bis zum Unterislinger Weg fortzusetzen ist der Vorhabensträger somit bereits mit der ursprünglichen Planung vom 1. August 2014 nachgekommen.

- P 2 Mit dem vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert  $D_{StrO} = -5$  dB(A) in Verbindung mit dem vorhandenen Lärmschutzwand ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Die Forderung auf Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwand auf dem Lärmschutzwand zwischen Markomannenstraße und Unterislinger Weg ist zurückzuweisen, da der Vorhabensträger seinen gesetzlichen Verpflichtungen in ausreichendem Umfang nachgekommen ist.

Der Planfeststellungsbehörde ist bekannt, dass die Grenzwerte in der Fachwelt teilweise als zu hoch kritisiert und zum Beispiel die Nachtwerte mit einem erholsamen Schlaf als unvereinbar angesehen werden. Die Planfeststellungsbehörde kann den Vorhabensträger jedoch im Rahmen der Planfeststellung lediglich zur Einhaltung der momentan geltenden gesetzlichen Randbedingungen verpflichten. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1 und 3.3.6.4.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

P 4 Wie der Vorhabensträger in seiner Beantwortung bereits zutreffend ausgeführt hat, ist er lediglich verpflichtet das vom geplanten 6-streifigen Ausbau betroffene vorhandene Straßen- und Wegenetz wieder herzustellen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen. Soweit von Seiten der Stadt Regensburg eine Verlegung des Brückenbauwerks vorgesehen ist so ist diese Verlegung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt gesonderten Planungen der Stadt Regensburg und sofern erforderlich einem eigenen von der Stadt Regensburg zu beantragenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Von Seiten des Vorhabensträgers wurden die Planungsabsichten der Stadt Regensburg bezüglich der beabsichtigten Verlegung des Brückenbauwerks bei Irl zur Kenntnis genommen.

## 2. *Bereich Liegenschaften Grunderwerb*

F 31.3 Hinsichtlich des Anwendungsbereichs der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg spricht einiges dafür, dass der vom Vorhabenträger vorgebrachte Einwand, dass die Baumschutzverordnung nicht greifen würde, zutreffend sein könnte, insbesondere da die Reichweite der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg möglicherweise über die Grenzen der Ermächtigungsgrundlage in Art. 51 Abs. 1 Nr. 5 lit. a Bay-NatSchG hinausgeht. Mangels Normverwerfungskompetenz der Planfeststellungsbehörde bleibt jedoch die Bindung an die Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg für das vorliegende Verfahren gegeben. Insofern ist der Einwand der Stadt Regensburg zutreffend, dass die Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg abzarbeiten ist.

Insofern die Stadt Regensburg fordert, dass eine Übersichtskarte zu erstellen ist und diese der Stadt vorzulegen ist, kann dahinstehen, ob hierauf – was wohl zu verneinen ist – ein Anspruch der Stadt Regensburg besteht. Eine Übersichtskarte ist in der festgestellten Planunterlage (vgl. Band 5: Unterlage 19.1.5, Blatt Nrn. 1 bis 4) enthalten und geht der Stadt Regensburg somit mit dem Planfeststellungsbeschluss zu.

Weiter fordert die Stadt Regensburg, dass Ersatzverpflichtungen in Absprache mit dem Umweltamt festzulegen sind. Die Zuständigkeit für mögliche Ersatzverpflichtungen nach § 7 Abs. 1 und 2 BSchV liegt bei der Genehmigungsbehörde. Dies folgt schon aus dem Umstand dass für Genehmigung und Nebenbestimmung nicht zwei verschiedene Behörden zuständig sein können. Genehmigungsbehörde ist, wie oben dargestellt, die Planfeststellungsbehörde. Insofern verkennt die Stadt Regensburg,

dass sie diesbezüglich keine Zuständigkeit hat. Eine Abstimmung ist daher nicht erforderlich. Ferner sind, wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.9 dieses Beschlusses dargelegt, auch keine Ersatzverpflichtungen notwendig.

### 3. *Bereich Stadt- und Verkehrsplanung*

F 61.2 Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu P 4 ist der Vorhabensträger lediglich verpflichtet das vorhandene Straßen- und Wegenetz wieder herzustellen. Eine vom Bauwerk BW 56 unabhängige Radwegunterführung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

F 61.4 Wie in den festgestellten Planunterlagen festgehalten (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 8.1) und vom Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung auch zugesichert, wird der Verkehr während der einzelnen Bauphasen weiterhin über die Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 abgewickelt. Bei jeder Bauphase stehen dem Verkehr mindestens vier Fahrstreifen (zwei in jeder Richtung), am Uniberg mindestens fünf Fahrstreifen (drei in Fahrtrichtung Nürnberg) zur Verfügung. Ein Ausleiten des Verkehrs auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz ist vom Vorhabensträger nicht geplant und auch nicht beabsichtigt.

Bezüglich baubedingter Umleitungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz wird ergänzend darauf hingewiesen, dass im Rahmen von Arbeiten an Anschlussstellenbauwerken Sperrungen bestimmter Verkehrsbeziehungen im davon betroffenen nachgeordneten Straßennetz erforderlich werden. Für diese Sperrungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Straßenbaulastträgern Umleitungsstrecken ausgewiesen, wobei die Eignung der Verkehrswege als Umleitungsstrecke entsprechend berücksichtigt wird. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass während des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 der Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 aufrechterhalten wird.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3. Sofern das nachgeordnete Straßennetz dafür in Anspruch genommen werden muss, liegt straßenrechtlicher Gemeingebrauch vor. Zudem werden die technischen Vorkehrungen gegen eine Verschmutzung der Straßen verwendet (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben

der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses).

#### 4. *Bereich Straßenbau und Straßenentwässerung*

F 65.5 Künftig entfällt im Bereich der Universitätsstraße die Einleitung des in diesem Bereich auf den Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 anfallenden Niederschlagswassers in den städtischen Mischwasserkanal. Allerdings entwässern der Lärmschutzwall und der zur Unterhaltung des Lärmschutzwalls erforderliche Betriebsweg auf der Nordseite der Bundesautobahn A 3 über eine am Dammfuss des Lärmschutzwalls verlaufende Entwässerungsmulde. Dieses anfallende Niederschlagswasser wird über einen Muldenablaufschacht weiterhin in den Mischwasserkanal in der Universitätsstraße eingeleitet. Ein Rückbau der Einleitungsstelle ist daher leider nicht möglich.

#### 5. *Regiebetrieb Arena*

F RB.1 Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 2T; Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nr. 2T) sind während der Bauphase keine unmittelbaren Beeinträchtigungen des Stadionbetriebes erkennbar.

F RB.2 Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu F 61.4 werden für baubedingte Sperrungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz in Abstimmung mit den betroffenen Straßenbaulastträgern und den zuständigen Unteren Verkehrsbehörden geeignete Umleitungsstrecken festgelegt, die dann auch entsprechend zu beschildern sind. Eine gesonderte Beteiligung der Straßenanlieger ist nicht erforderlich, so dass die Forderung auf gesonderte Abstimmung eines Baustellenkonzepts mit dem Stadionbetrieb zurückzuweisen ist.

Bezüglich baubedingter Umleitungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz wird ergänzend darauf hingewiesen, dass im Rahmen von Arbeiten an Anschlussstellenbauwerken Sperrungen bestimmter Verkehrsbeziehungen im davon betroffenen nachgeordneten Straßennetz erforderlich werden. Für diese Sperrungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Straßenbaulastträgern Umleitungsstrecken ausgewiesen, wobei die Eignung der Verkehrswege als Umleitungsstrecke entsprechend berücksichtigt wird. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass während des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 der Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 aufrechterhalten wird.

Hinweise Verwaltung

1. Bereich Liegenschaften und Grunderwerb

H 23.1 Entsprechend dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Gutachten der Büros Dr. Blasy & Dr. Øverland „Entwässerung A 3, Auswirkungen im Aubach – Einzugsgebiet“ vom 15. Juli 2014 wurde auch die Leistungsfähigkeit des Bahndurchlasses berechnet. Die Zuflüsse bei einem 100-jährlichen Ereignis zum Bahndurchlass im Ist-Zustand sowie im Planungszustand unter der Berücksichtigung der Einleitung aus der Autobahntwässerung wurde mit dem Niederschlags-Abfluss-Modell ermittelt und die Abflüsse im hydraulischen Modell übernommen.

Zur Berücksichtigung einer starken Verlegung innerhalb des Durchlasses wurde der dritte Abschnitt des Bahndurchlasses, der mit DN 500 den geringsten Querschnitt aufweist, auf DN 400 verringert. Mit dieser Einstellung wurde im Modell eine maximale Leistungsfähigkeit von 300 l/s ermittelt.

Einstauhöhe [m ü NN] am Einlauf in den Bahndurchlass	
Ist-Zustand	Planzustand
333,07	333,02

Tabelle 35: berechnete Einstauhöhe im Einlaufbereich des Bahndurchlasses für ein 100 jährliches Ereignis (Dauer: 1 h) mit verengtem Querschnitt

In Tabelle 35 sind als Ergebnis der hydraulischen Berechnungen die Wasserstände im Einlaufbereich des ersten Bahndurchlasses für ein 100-jährliches Ereignis mit einer Ereignisdauer von 1 h angegeben. Dieser rechteckige Durchlass weist an der Unterkante eine Höhe von 332,94 m ü. NN auf. Somit kommt es zu einem Aufstau im Einlaufbereich. Im Ist-Zustand kommt es dabei zu Ausuferungen des namenlosen Grabens an den umgebenden Wiesen. Im Planzustand dagegen, bei dem ein um 5 cm niedrigerer Wasserspiegel im Einlaufbereich des Bahndurchlasses ermittelt wurde, kann der Abfluss fast vollständig im Gerinne gehalten werden und es kommt nur noch zu geringen Ausuferungen.

Durch die Berücksichtigung des gedrosselten Abflusses aus dem RRB 3 kommt es bei dem für den Bahndurchlass maßgebenden HQ100-Ereignis im Planungszustand zu einer Verbesserung der Einlaufsituation

am Bahndurchlass mit einer Reduzierung der Wasserspiegellagen im Einlaufbereich um 5 cm.

H 23.2 Das Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers sieht in weiten Bereichen eine Kombination aus Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden vor. Hierdurch wird ein gewisser Kompromiss zwischen erhöhter Grundinanspruchnahme für Lärmschutzwälle und höherer Kosten für Lärmschutzwände erreicht. Lärmschutzwände kommen vor allen Dingen dann in Betracht, wenn aufgrund der Bebauungssituation kein ausreichender Platz für Lärmschutzwälle zur Verfügung steht oder sich durch den Grundverlust existenzielle Härtefälle ergeben.

## 2. *Bereich Grünflächen*

H 67.1 Wie der Vorhabensträger bereits in seiner Antwort zu diesem Hinweis ausgeführt hat sind Grünflächen im Sinne von Straßenbegleitgrün in der Regel vom Standstreifen aus zugänglich. Wird diese Zugänglichkeit durch Lärmschutzwälle oder –wände unterbunden und stehen öffentliche Feld- und Waldwege oder Grünwege zur Erschließung der Grünflächen nicht zur Verfügung, sehen die festgestellten Planunterlagen entsprechende Begleitwege (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) vor. Soweit in Einzelfällen der Unterhalt durch die Stadt Regensburg erfolgen soll (vgl. Ausführungen zu F67.1) kann die Erschließung über angrenzende kommunale Grünflächen erfolgen, wobei unter Hinweis auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.4 die näheren Einzelheiten in einer gesonderten Vereinbarung zu regeln sind. Vereinzelt reicht auch die Anlage von Grünwegen, die in den Grunderwerbsunterlagen entsprechend mit eingerechnet wurden, innerhalb der Flächen völlig aus.

### Schreiben vom 7. Juli 2016 zu den Tekturunterlagen

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG dem Fernstraßenausbaugesetz als Anlage beigefügt ist, ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof im vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung enthalten.

Der im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeitsreihung als „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ enthaltene 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof untergliedert sich in 2 Planungsabschnitte:

1. Anschlussstelle Nittendorf bis Autobahnkreuz Regensburg

## 2. Autobahnkreuz Regensburg bis Anschlussstelle Rosenhof.

Bei dem gegenständlichen Abschnitt handelt es sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der Bundesautobahn A 3 angebunden werden kann. Ein unzulässiges Präjudiz sowohl für den weiteren im Bedarfsplan enthaltenen Abschnitt in Richtung Westen, wie auch für einen eventuell künftigen 6-streifigen Ausbauabschnitt in Richtung Osten wird durch die Planung nicht geschaffen. Die Möglichkeit der Weiterführung des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 über den gegenständlichen Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für den in westlicher Richtung nachfolgenden Abschnitt sind in die Entscheidung einbezogen. Das Vorhaben wurde also auch hinsichtlich des Gesamtkonzepts und seiner Vertretbarkeit untersucht.

### Forderungen:

#### *Bereich Umwelt- und Naturschutz inkl. Lärmschutz*

F 31.1 auf die Ausführungen zu F 31.3 des Schreibens vom 30. Oktober 2014 wird verwiesen.

### Hinweise

#### *Bereich Umwelt- und Naturschutz inkl. Lärmschutz*

H 31.2 Die Errichtung von Photovoltaik-Anlagen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### *Bereich Stadtentwicklung*

H 66.1 Künftige städtebauliche Entwicklungen nördlich der Bundesautobahn A 3 im Bereich Ziegetsdorf und Neuprüll sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat den Hinweis zur Kenntnis genommen.

### Fazit:

Die Forderungen der Stadt Regensburg werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

### 3.4.2 Schreiben der Bürgermeister der Stadt Neutraubling und der Gemeinden Barbing und Obertraubling

Die Bürgermeister der Stadt Neutraubling und der Gemeinden Barbing und Obertraubling haben in einem gemeinsam unterzeichneten Schreiben vom 3. No-

vember 2014 den Ausbau der Bundesautobahn A 3 grundsätzlich als positiv angesehen. Allerdings wird von ihrer Seite gefordert, dass

- a) eine Planung für die Bewältigung des Ausweichverkehrs während der Baumaßnahme erfolgt, um den zu erwartenden Verkehrsinfarkte an der Anschlussstelle Barbing/Neutraubling während der 4-jährigen Bauzeit zu begegnen. Ein Ausbau der Staatsstraßen 2145 und 2660 sowie der Straßenäste der Bundesauto-bahn A 3 zu einem leistungsfähigen Knotenpunkt ist daher bereits vor dem Ausbau der Bundesautobahn A 3 erforderlich.
- b) aufgrund der zu erwartenden deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens sämtliche Bauwerke und Anschlussstellen entsprechend geplant und ausgebaut werden.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Zu a) Wie in den festgestellten Planunterlagen beschrieben (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 8.1) und vom Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 auch zugesichert, wird der Verkehr während der einzelnen Bauphasen weiterhin über die Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 abgewickelt. Bei jeder Bauphase stehen dem Verkehr mindestens 4 Fahrstreifen (2 in jeder Richtung), am Uniberg mindestens 5 Fahrstreifen (3 in Fahrtrichtung Nürnberg) zur Verfügung. Ein Ausleiten des Verkehrs auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz ist vom Vorhabensträger weder geplant noch beabsichtigt.

Bezüglich baubedingter Umleitungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz wird ergänzend darauf hingewiesen, dass im Rahmen von Arbeiten an Anschlussstellen- und Querungsbauwerken Sperrungen bestimmter Verkehrsbeziehungen im davon betroffenen nachgeordneten Straßennetz erforderlich werden. Für diese Sperrungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Straßenbaulastträgern Umleitungsstrecken ausgewiesen, wobei die Eignung der Verkehrswege als Umleitungsstrecke entsprechend berücksichtigt wird. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass während des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 der Verkehr auf der Bundesautobahn aufrechterhalten wird.

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Wesentliches Ziel der vorliegenden Planung ist es die Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen sowie für die angrenzende Wohnbebauung durch



aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation zu erreichen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses).

An den Anschlussstellen im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt sind insgesamt keine Änderungen vorgesehen, da entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013 die Verkehrszunahmen in der Regel begrenzt sind, so dass auch die künftige Verkehrsbelastung abgewickelt werden kann. Die Anschlussstelle Neutraubling stellt hier zwar eine Ausnahme dar, da aufgrund der starken Gewerbegebietserweiterungen im Umfeld die Belastung verschiedener kritischer Linksabbiegeströme deutlich zunehmen würde, was leistungsmäßig nicht mehr möglich ist. Die hierfür erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen betreffen jedoch das nachgeordnete Straßennetz in Form der Staatsstraßen 2145 und 2660, für die der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg, zuständig ist. Der erforderliche Neubau des Bauwerks zur Überführung der Staatsstraße 2145 ist Gegenstand der festgestellten Planunterlagen (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T und Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.19) und wurde vom Vorhabensträger diesbezüglich auch mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg abgestimmt. Um- und Ausbaumaßnahmen in den einzelnen Knotenpunktsbereichen im weiteren Verlauf der Staatsstraßen sind Gegenstand eigener, vom Staatlichen Bauamt Regensburg federführend zu erstellender, Planungen über die erforderlichenfalls in gesonderten straßenrechtlichen Verfahren zu entscheiden ist. Eine zwingende Einbeziehung dieser gesonderten Planungen in das gegenständliche Planfeststellungsverfahren kann aus dem verfolgten Planungsziel nicht abgeleitet werden. Insbesondere sind die Forderungen auf Ausbau der Staatsstraßen 2145 und 2660 bereits vor dem Ausbau der Bundesautobahn A 3 zurückzuweisen. Unabhängig von den fehlenden rechtlichen Voraussetzungen würden die derzeit noch nicht vorhandenen Planungen zum Ausbau des nachgeordneten Straßennetzes den zwingend notwendigen und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung enthaltenen 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof unnötig verzögern.

Zu b) In der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2013 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, die der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde liegt, wurde neben der durchgehenden Fertigstellung der Osttangente Regensburg auch der Umbau

der Anschlussstelle Regensburg-Nord mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke und dem Ausbau der Nordgaustraße berücksichtigt. Ebenfalls berücksichtigt sind die positiven Struktur- und Siedlungsentwicklungen mit den damit verbundenen Wohn- und Gewerbeansiedlungen im Bereich der Städte Regensburg und Neutraubling sowie der Gemeinden Barbing und Obertraubling. Weiter berücksichtigt sind die durchgehende Fertigstellung der Bundesstraße 15neu bis Landshut, die Südumfahrung Regensburg im Zuge der Kreisstraße R 30neu sowie die geplante Umfahrung von Niedertraubling.

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Wesentliches Ziel der vorliegenden Planung ist es die Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen sowie für die angrenzende Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation zu erreichen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses).

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen nur im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt. Eventuelle Fehlplanungen früherer Jahre, ob im überregionalen oder regionalen Straßennetz, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eventuell im nachgeordneten Straßennetz vorhandene Unzulänglichkeiten können in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme gesehen werden. Wie zu a) bereits ausgeführt, obliegt die Lösung vorhandener Verkehrsprobleme im nachgeordneten Straßennetz den hierfür zuständigen Straßenbaulastträgern.

Fazit:

Die Forderungen der Bürgermeister der Stadt Neutraubling und der Gemeinden Barbing und Obertraubling werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.4.3 Stadt Neutraubling

Der Stadtrat von Neutraubling hat die Planungen vom 1. August 2014 in der Stadtratssitzung am 28. Oktober 2014 und die Tekturplanungen vom 30. November 2015 im Planungs- und Bauausschusses am 19. Juli 2016 behandelt.

Zu den Forderungen ist im Einzelnen folgendes festzustellen, wobei zur besseren Verständlichkeit die zum jeweiligen Hauptthema vorgetragenen Forderungen - soweit erforderlich - *stichpunktartig vorangestellt* werden:

#### 3.4.3.1 Stadtratssitzung vom 28. Oktober 2014

##### 1. *Folgerung aus den Verkehrszahlen*

*Sämtliche Bauwerke und Anschlussstellen sind auf die zu erwartende Steigerung des Verkehrsaufkommens im östlichen Landkreis abzustimmen und entsprechend zu planen und bauen*

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu b) in vorstehender Ziffer 3.4.2 verwiesen.

##### 2. *Lärmschutz*

###### *Fahrbahnbelag*

*Der Abminderungsfaktor von  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  wird bezweifelt, da die Langzeitwirkung begrenzt ist. Auch sind die Rollgeräusche der neuen Markierung deutlich höher als die der alten. Es sollte ein lärmarmere Gussasphalt eingebaut werden. Der Abminderungsfaktor ist kritischer zu bewerten.*

Geräuschemissionen aus dem Straßenverkehr setzen sich im Allgemeinen aus zwei Geräuschquellen zusammen: Dem Antriebs- und dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch.

Bei Pkw mit konstanter Geschwindigkeit dominiert ab ca. 30 km/h – abhängig von Gangwahl und Fahrbahnbelag – das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, bei Lkw ab ca. 60 km/h.

Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch entsteht im Wesentlichen durch zwei Mechanismen:

- Beim Rollvorgang wird der Reifen zu mechanischen Schwingungen angeregt, die sich von der Reifenoberfläche auf die umgebende Luft übertragen und als Schall abgestrahlt werden.
- Bei der aerodynamischen Anregung (Air-Pumping) wird die Luft in der Kontaktfläche zwischen Reifen und Fahrbahn in den Hohlräumen komprimiert und mit dem Abrollen des Reifens wieder dekomprimiert [Beckenbauer 2007],

Durch den Horneffekt wird die Schallabstrahlung verstärkt. Die gekrümmte Lauffläche des Reifens und die Fahrbahnoberfläche bilden im Ein- und Auslauf des Reifens Schalltrichter, die die Schallabstrahlung erheblich verstärken.

Um diese Reifen-Fahrbahn-Geräusche zu mindern ist von Seiten des Vorhabensträgers im Bereich von Bau-km 491+640 bis Bau-km 504+735 und somit auch im angesprochenen Bereich der südlich der Bundesautobahn A 3

gelegenen Bebauung der Stadt Neutraubling ein lärmindernder Fahrbahnbelag vorgesehen der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  entspricht (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.3.2). Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger die Verwendung eines Fahrbahnbelages mit lärmindernden Eigenschaften von  $-5 \text{ dB(A)}$  in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht.

Mit den vorstehenden Festlegungen wurde zwar noch keine konkrete Bauweise festgelegt, derzeit sind allerdings offenporige Asphalte die Fahrbahnbeläge, die Reifen-Fahrbahn-Geräusche am effektivsten mindern und gleichzeitig bautechnisch beherrschbar sind. Die einschichtige offenporige Asphaltdeckschicht ist eine Regelbauweise nach ZTV Asphalt-StB 07. Sie stellt sehr hohe Anforderungen an Randbedingungen, Planung, Bauausführung und Betrieb. Deshalb sind, insbesondere bei doppelschichtiger Ausführung, diverse Besonderheiten zu beachten. Dem Vorhabensträger wurde daher die permanente Überwachung des Einbaus des lärmindernden Belags zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.5 dieses Beschlusses).

Der für den Einbau von OPA in die Berechnung gemäß Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV eingesetzte Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  ist nicht zu beanstanden. Er ist vorgesehen durch ARS Nr. 14/1991 (vom 25. April 1991, VkBl. 1991, 480 ff.) als weiteres Beispiel zur Fußnote der Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV und zu Tabelle 4 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90, vgl. auch die durch ARS Nr. 17/1991 vom 18. März 1992, VkBl. 1992, 208 der Fußnote hinzugefügte Anmerkung). Mit Statuspapier vom 10. Februar 2009 hat die Bundesanstalt für Straßenwesen den Korrekturwert für einen OPA 0/8 der III. Generation für eine Betriebsdauer von mindestens acht Jahren bestätigt, (vgl. ARS Nr. 3/2009 vom 31. März 2009 mit Anlage Statuspapier der BASt vom 10. Februar 2009, VkBl. 2009, 260).

Einschichtigen offenporigen Asphalten mit einem Größtkorn von 8 mm und einer akustisch wirksamen Schichtdicke von mindestens 4 cm wird ein  $D_{\text{StrO}}$ -Korrekturwert von  $-5 \text{ dB(A)}$  bei Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h auf Außerortsstraßen für mindestens acht Jahre zugewiesen. Diese Korrektur gilt auch für zweischichtigen offenporigen Asphalt. Um über diesen Zeitraum die lärmindernde Wirkung von  $-5 \text{ dB(A)}$  gewährleisten zu können, ist ein sogenanntes Vorhaltemaß erforderlich. Ursache ist die Verschmutzungsanfälligkeit dieser Bauweise und die damit verbundene Reduzierung der lärmindernden Wirkung über den Nutzungszeitraum, wobei auf Autobahnen durch den Selbstreinigungseffekt aufgrund der hohen

Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge ein Zusetzen der Hohlräume erheblich verzögert wird. Im Neuzustand weisen offenporige Beläge eine Pegelminderung von bis zu 10 dB(A) auf, das heißt das Niveau der Lärminderung im Neuzustand liegt wesentlich höher als die  $D_{\text{StrO}}$ -Korrektur von -5 dB(A). Für diesen Zeitraum von aktuell acht Jahren besteht für die Lärmbetroffenen ein Bonus der Lärminderung. Bautechnisch liegt die Haltbarkeit je nach Verkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil zwischen acht und zwölf Jahren.

Zur Forderung auf Einbau eines lärmarmen Gussasphaltes hat das Bayerische Landesamt für Umwelt mitgeteilt, dass nach den Erfahrungen des Landesamtes die Straßenoberfläche „Lärmarmen Gussasphalt“ (GA-LA) nach dem ARS Nr. 22/2010 nur das Rollgeräusch der Pkw und nicht auch das der Lkw reduziert.

Im Bereich von Bau-km 491+640 bis Bau-km 504+735, in dem der Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert von  $D_{\text{StrO}} = -5$  dB(A) geplant ist, ist keine die lärmindernde Wirkung beeinträchtigende Agglomeratmarkierung vorgesehen. Entsprechende Folienmarkierungen erhöhen im Vergleich zu Agglomeraten den wahrnehmbaren Lärmpegel der Straße kaum. Im günstigsten Fall liegen die Geräuschwerte auf Folie auf dem Niveau des Fahrbahngeräuschpegels.

#### *Baulicher Lärmschutz*

*Ein durchgehender Lärmschutz zwischen IKEA-Brücke bis zur Stadtgrenze nach Mintraching mit einer 11 m hohen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination wird gefordert.*

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.3 dieses Beschlusses stellt das mit der Variante 4 gewählte Lärmschutzkonzept in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der hierfür anfallenden Kosten zum damit erzielten Schutzzweck die annehmbarste Lösung dar. Mit den vorgesehenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen mit einer Höhe von bis zu 11,00 m können alle Schutzfälle am Tag und 605 von 614 Schutzfällen in der Nacht gelöst werden. Die zur Lösung der noch verbleibenden 9 Schutzfälle in der Nacht vom Vorhabensträger vorgesehene Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination der Variante 2 mit einer Höhe von bis zu 19,00 m würde Kosten von rund 17.600 €/Schutzfall und somit gegenüber der gewählten Lösung mit rund 6.200 € je gelösten Schutzfall nahezu die dreifachen Kosten je gelösten Schutzfall erfordern. In Anbetracht der damit lediglich zusätzlich gelösten 9 Schutzfälle stehen die gegenüber der gewählten Lösung anfallenden Mehrkosten in keinem Verhältnis zum damit verfolgten Schutzzweck, so dass der Vorhabensträger - unabhängig von stadtbildgestalterischen Gesichtspunkten, die

Vollschutzvariante 2 nicht weiter verfolgt hat. Auf die Ausführungen zu Nr. 7 in nachfolgender Ziffer 3.4.3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.3 dieses Beschlusses ist für den Bereich des Bebauungsplan Heising II festzustellen, dass unter Berücksichtigung der Festlegungen in § 18 der Satzung des Bebauungsplans Heising II, alle Aufenthaltsräume der am nächsten zur Bundesautobahn A 3 geplanten Wohnbebauung nach Süden und Westen zu orientieren, kein zu beachtender Immissionsort vorliegt und somit mit den im Geltungsbereich des Bebauungsplans Heising II vorgesehenen Lärmschutzwällen mit 8,00 m bzw. 5,00 m Höhe ein Vollschutz erreicht werden kann.

### 3. *Straßenbaumaßnahmen*

#### *Staatsstraße 2145*

*Aufgrund der Verbreiterung der Staatsstraße 2145 müsste ein Grunderwerb auf der östlichen Seite erforderlich werden. Außerdem führen die kurz hintereinander liegenden Knotenpunkte wegen der unzureichenden Knotenpunktsgestaltung und der Ampelsteuerung zu täglichen Stauungen.*

Wie der Vorhabensträger in seiner Beantwortung bereits ausgeführt hat, erfolgt die Verbreiterung der Staatsstraße 2145 in westlicher Richtung, so dass auf östlicher Seite kein Grunderwerb erforderlich wird.

An den Anschlussstellen im plangegenständlichen Ausbauabschnitt sind insgesamt keine Änderungen vorgesehen, da entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013 die Verkehrszunahmen in der Regel begrenzt sind, so dass auch die künftige Verkehrsbelastung abgewickelt werden kann. Die Anschlussstelle Neutraubling stellt hier zwar eine Ausnahme dar, da aufgrund der starken Gewerbegebietserweiterungen im Umfeld die Belastung durch verschiedene kritische Linksabbiegeströme deutlich zunehmen würde, was leistungsmäßig nicht mehr möglich ist. Die hierfür erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen betreffen jedoch das nachgeordnete Straßennetz in Form der Staatsstraßen 2145 und 2660, für die der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg, zuständig ist. Der vorstehend bereits angesprochene Neubau des Bauwerks zur Überführung der Staatsstraße 2145 ist Gegenstand der festgestellten Planunterlagen und wurde vom Vorhabensträger diesbezüglich auch mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg abgestimmt. Um- und Ausbaumaßnahmen in den einzelnen Knotenpunktsbereichen im weiteren Verlauf der Staatsstraßen sind Gegenstand gesonderter, vom Staatlichen Bauamt

Regensburg federführend zu erstellender Planungen über die erforderlichenfalls in gesonderten straßenrechtlichen Verfahren zu entscheiden ist.

4. *Bauwerke*

*Brückenbauwerke – Walhallastraße Staatsstraße 2145*

*Der Geh- und Radweg sollte aufgrund der angedachten Bautätigkeiten und den damit verbundenen steigenden Verkehrszahlen nicht in einer Mindestbreite von 2,50 m, sondern in einer Breite von 3,75 m ausgeführt werden.*

Mit den Ausführungen des Vorhabensträgers in der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016, dass die vorgesehene Breite des Geh- und Radweges von 3,00 m zwischen dem Geländer und der Schutzeinrichtungen einen Schutzstreifen berücksichtigt und damit den einschlägigen Richtlinien entspricht, hat sich die Geh- und Radwegsituation aus Sicht der Stadt Neutraubling geklärt.

5. *Sonstige Bauwerke*

*Rückbau Parkplatz Kreuzhof*

Bezüglich des erforderlichen Rückbaus der stillzulegenden Trinkwasserleitung wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

6. *Entwässerung*

*Entwässerung südlich der Bundesautobahn A 3*

*Bau-km 504+350 – 504+850 und Bau-km 503+900 - 504+350*

Bezüglich des Hinweises auf eine mögliche Vernässungsgefahr angrenzender Grundstücke trotz günstiger Versickerungsfähigkeit wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.14 und 4.16 dieses Beschlusses verwiesen.

*Bau km 501+050 – Anschlussstelle Neutraubling*

Bezüglich der Einleitung von Niederschlagswasser der Fahrbahnflächen der Bundesautobahn A 3 wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.3 dieses Beschlusses verwiesen.

7. *Sparten*

*Abwasserdruckleitungen Bau km 502+230 und Bau km 502+265*

Bezüglich der Zugänglichkeit der Kontrollschächte, der ausreichenden Länge der Schutzrohre sowie der weiteren ausreichenden Sicherung der parallel zur Bundesautobahn A 3 verlaufenden Rohrleitungen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.6 verwiesen.

### *Trinkwasserleitung Bau km 501+000*

Die Leitung wurde in den Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.2, Blatt Nr. 5T) nachgetragen und entsprechende Regelungen getroffen (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 4.4.9).

#### 8. *Grundwasser*

Die Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf den Grundwasserabfluss hat der Vorhabensträger durch das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland in einem hydrogeologischen Gutachten ermitteln lassen. Entsprechend dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Gutachten vom 15. Juli 2014 ist für den Anstieg des Grundwasserstandes während eines Niederschlagsereignisses die flächenhafte Grundwasserneubildung und nicht das Ausmaß der Muldenversickerung maßgeblich. Bei alleiniger Berücksichtigung der Muldenversickerung ergäbe sich in 1 m Entfernung zur Mulde zwischen Ist-Zustand und Planungs-Zustand eine Wasserstandserhöhung um rund 1 cm. Unter Einbeziehung der maßgebenden flächenhaften Grundwasserneubildung ist in 1 m Entfernung zur Mulde zwischen Ist-Zustand und Planungs-Zustand keine Wasserstandserhöhung mehr messbar. Das Gutachten kommt daher zum Ergebnis, dass aufgrund der geplanten Fahrbahnverbreiterung der Bundesautobahn A 3 und der damit erhöhten Versickerungsrate über seitliche Versickermulden keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserzustände zu erwarten sind.

#### 9. *Baubetrieb*

*Zur Bewältigung des Ausweichverkehrs während der Bauzeit wird eine Planung gefordert, die den zu erwartenden Beeinträchtigungen an der Anschlussstelle Barbing/Neutraubling begegnet. Ein Ausbau der Staatsstraßen 2145 und 2660 und der angrenzenden Straßenäste zu einem leistungsfähigen Knotenpunkt vor Ausbau der Bundesautobahn A 3 wird gefordert.*

Wie in den festgestellten Planunterlagen beschrieben (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 8.1) und vom Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 auch zugesichert, wird der Verkehr während der einzelnen Bauphasen weiterhin über die Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 abgewickelt. Bei jeder Bauphase stehen dem Verkehr mindestens 4 Fahrstreifen (2 in jeder Richtung), am Uniberg mindestens 5 Fahrstreifen (3 in Fahrtrichtung Nürnberg) zur Verfügung. Ein Ausleiten des Verkehrs auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz ist vom Vorhabensträger weder geplant noch beabsichtigt.

Bezüglich baubedingter Umleitungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz wird ergänzend darauf hingewiesen, dass im Rahmen von Arbeiten an



Anschlussstellenbauwerken Sperrungen bestimmter Verkehrsbeziehungen im davon betroffenen nachgeordneten Straßennetz erforderlich werden. Für diese Sperrungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Straßenbaulastträgern Umleitungsstrecken ausgewiesen, wobei die Eignung der Verkehrswege als Umleitungsstrecke entsprechend berücksichtigt wird. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass während des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 der Verkehr auf der Bundesautobahn aufrechterhalten wird.

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Wesentliches Ziel der vorliegenden Planung ist es die Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen sowie für die angrenzende Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation zu erreichen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses).

An den Anschlussstellen im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt sind insgesamt keine Änderungen vorgesehen, da entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013 die Verkehrszunahmen in der Regel begrenzt sind, so dass auch die künftige Verkehrsbelastung abgewickelt werden kann. Die Anschlussstelle Neutraubling stellt hier zwar eine Ausnahme dar, da aufgrund der starken Gewerbegebietserweiterungen im Umfeld die Belastung verschiedener kritischer Linksabbiegeströme deutlich zunehmen würde, was leistungsmäßig nicht mehr möglich ist. Die hierfür erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen betreffen jedoch das nachgeordnete Straßennetz in Form der Staatsstraßen 2145 und 2660, für die der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg, zuständig ist. Der erforderliche Neubau des Bauwerks zur Überführung der Staatsstraße 2145 ist Gegenstand der festgestellten Planunterlagen (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T und Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.19) und wurde vom Vorhabensträger diesbezüglich auch mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg abgestimmt. Um- und Ausbaumaßnahmen in den einzelnen Knotenpunktbereichen im weiteren Verlauf der Staatsstraßen sind Gegenstand gesonderter, vom Staatlichen Bauamt Regensburg federführend zu erstellender Planungen über die ggf. in gesonderten straßenrechtlichen Verfahren zu entscheiden ist. Eine zwingende Einbeziehung dieser gesonderten Planungen in das gegenständliche Planfeststellungsverfahren kann aus dem verfolgten Planungsziel nicht abgeleitet werden. Insbesondere sind die Forderungen auf Ausbau der Staatsstraßen 2145 und 2660 bereits vor dem

Ausbau der Bundesautobahn A 3 zurückzuweisen. Unabhängig von den fehlenden rechtlichen Voraussetzungen würden die derzeit noch nicht vorhandenen Planungen zum Ausbau des nachgeordneten Straßennetzes den zwingend notwendigen und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung enthaltenen 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof unnötig verzögern.

#### *10. Bauverbotszone*

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG dürfen an Bundesautobahnen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung von bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Demzufolge verschiebt sich mit der Verbreiterung der Bundesautobahn auf 6 Fahrstreifen auch die Bauverbotszone um jeweils 3,00 m auf beiden Seiten der Bundesautobahn A 3. Hierbei handelt es sich um nicht abänderbare gesetzliche Regelungen.

#### *11. Auswirkungen auf Bebauungspläne der Stadt Neutraubling*

Festzuhalten bleibt, dass mit dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren eine Änderung der Festsetzungen rechtsbeständiger Bebauungspläne weder möglich noch zulässig ist.

Bezüglich erforderlicher und durch das Straßenbauvorhaben ausgelöster Lärmschutzmaßnahmen gilt Folgendes:

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel für die jeweiligen Gebiete festgelegte Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2 dieses Beschlusses).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Hiervon unberührt bleiben jedoch die für die jeweilige Bebauung in den Bebauungsplänen

getroffenen Festlegungen wie Grundrissgestaltung oder Schalldämmmaße der Außenwände. Die in der Stellungnahme aufgeführten Baugebiete wurden dabei unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2.4, lfd. Nr. 6 und Ziffer 3.3.6.4.3 dieses Beschlusses sowie die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 5T und 6; Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.11 und Anlage 2.10T) entsprechend berücksichtigt.

*12. Inanspruchnahme städtischer Grundstücke durch den Ausbau*

Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses).

Die näheren Einzelheiten bezüglich der Bereitstellung von Ersatzflächen für baubedingt vorübergehend beanspruchte Grundstücksflächen wie Ästeplatz und Lagerflächen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt Neutraubling zu klären.

*13. Bestehende Vereinbarungen*

Bezüglich der Anpassung und Aufhebung bestehender Vereinbarungen zwischen der Stadt Neutraubling und dem Vorhabensträger wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.6 dieses Beschlusses verwiesen.

*14. Neue Anschlussstelle im Zuge einer Westumgehung*

*Um den durch Industriegebietsausweisungen künftig zu erwartenden Verkehrszunahmen gerecht zu werden, wird der Ausbau einer Westumgehung der Gärtnersiedlung mittels eines neuen Autobahnanschlusses gefordert.*

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Wesentliches Ziel der vorliegenden Planung ist es die Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen sowie für die angrenzende Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation zu erreichen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses).

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen nur im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt.

Die Forderung auf Errichtung einer neuen Anschlussstelle ist zurückzuweisen, da die Aufnahme neuer Projekte nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses gehört, sondern gegebenenfalls einem späteren

Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibt. Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 ist im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs - Engpassbeseitigung enthalten. Der Bedarf ist daher unabhängig von anderen wünschenswerten Projekten gesetzlich festgestellt. Auf Grund des großen Projektumfangs erfolgt die Realisierung abschnittsweise. Die gegenständliche Maßnahme stellt dabei den ersten Abschnitt dar. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eventuell im weiteren nachgeordneten Straßennetz vorhandene Unzulänglichkeiten können in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme gesehen werden. Die Lösung vorhandener Verkehrsprobleme im nachgeordneten Straßennetz obliegt den hierfür zuständigen Straßenbaulastträgern.

#### 3.4.3.2 Sitzung Planungs- und Bauausschuss am 19. Juli 2016

Nachfolgend wird lediglich noch auf die aus Sicht der Stadt Neutraubling mit der Tekturplanung vom 30. November 2015 noch nicht geklärten Punkte eingegangen.

##### 1. *Lärmschutz*

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Nr. 2 in vorstehender Ziffer 3.4.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

##### 2. *Straßen- und Brückenbaumaßnahmen*

###### *Walhallastraße Staatsstraße 2145*

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Nr. 4 in vorstehender Ziffer 3.4.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

##### 3. *Entwässerung*

###### *Entwässerung im Bereich Gärtnersiedlung und Anschlussstelle Neutraubling*

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Nr. 6 in vorstehender Ziffer 3.4.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

##### 4. *Grundwasser*

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Nr. 8 in vorstehender Ziffer 3.4.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

##### 5. *Baubetrieb*

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Nr. 9 in vorstehender Ziffer 3.4.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

6. *Inanspruchnahme städtischer Grundstücke*

Auf die Ausführungen zu Nr. 12 in vorstehender Ziffer 3.4.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bezüglich der Sicherstellung der Zufahrtssituation zu Grundstücken während und nach Abschluss der Bauarbeiten wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 und 4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Wie der Vorhabensträger in seiner Beantwortung bereits zutreffend ausgeführt hat, ist er verpflichtet das vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffene Straßen- und Wegenetz wieder herzustellen. Eine weitere Erschließung der von der Stadt Neutraubling angesprochenen landwirtschaftlichen Flächen über den Weg Fl.-Nr. 2479/6, Gemarkung Neutraubling ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen weiterhin sichergestellt (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 6 und 7).

7. *Einhausung im Bereich Neutraubling*

Zusätzlich zu den in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.3 dieses Beschlusses untersuchten Lärmschutzvarianten hat der Vorhabensträger aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Forderungen auf Einhausung der Bundesautobahn A 3 im Bereich von Neutraubling auch zwei Einhausungslösungen in Form einer langen rund 900 m langen Einhausung (vgl. Abbildung 16 auf S. 499) und einer kurzen rund 500 m langen Einhausung (vgl. Abbildung 17 auf S. 500) näher untersucht. Die Gesamtkosten für die beiden Einhausungslösungen auf Basis der Kostenpauschalen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr belaufen sich auf ca. 67,50 Millionen Euro für die lange Einhausung und ca. 37,50 Millionen Euro für die kurze Einhausung. Für den Bereich von Neutraubling sind im Hinblick auf den Variantenvergleich nur die halben Kosten der Einhausungsbauwerke zu berücksichtigen, da die andere Hälfte dem Lärmschutz von Barbing zuzurechnen ist. Mit in den Kostenvergleich gehen die für die östlichen Ortsteile erforderlichen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen im Anschluss an die jeweiligen Einhausungsbauwerke mit ein. Hieraus ergeben sich die in Tabelle 41 auf S. 500 angegebenen Gesamtkosten für das jeweilige Einhausungsbauwerk (Variante 7 = lange Einhausung; Variante 8 = kurze Einhausung) einschließlich der zusätzlich erforderlichen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen.

Mit der langen Einhausung können wie mit der bereits untersuchten Vollschutzvariante 2 ebenfalls alle Schutzfälle am Tag und in der Nacht gelöst werden. Mit der kurzen Einhausung können zwar alle Schutzfälle am Tag nicht

aber alle Schutzfälle in der Nacht gelöst werden. Es verbleiben weiterhin sieben nicht gelöste Schutzfälle im Bereich des Aubachwegs (Aubachweg 25, 27, 29 und 30).

Die Kosten je gelösten Schutzfall ergeben sich somit zu rund 57.000 € für das lange Einhausungsbauwerk und zu rund 33.300 € für das kurze Einhausungsbauwerk.

Mit dem kurzen Einhausungsbauwerk können gegenüber der gewählten Lösung lediglich 2 Schutzfälle zusätzlich gelöst werden, die Kosten je gelösten Schutzfall betragen jedoch mehr als das 5-fache der gewählten Lösung. Die Variante 8 stellt somit keine in die weiteren Abwägungen einzustellende Lösung dar.

Mit der langen Einhausung lassen sich zwar alle Schutzfälle am Tag und in der Nacht lösen, jedoch ergeben sich hierfür neunmal so hohe Kosten je gelösten Schutzfall wie bei der gewählten Variante und nahezu dreimal so hohe Kosten je gelösten Schutzfall wie für die vom Vorhabensträger bereits untersuchte Variante mit Vollschutz. Nur der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass diese Vollschutzvariante bereits wegen der Unverhältnismäßigkeit der dafür anfallenden Kosten zum damit verfolgten Schutzzweck ausgeschieden wurde.

Abschließend ist daher festzustellen, dass die für die Varianten mit Einhausungsbauwerk erforderlichen Kosten, gegenüber den im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwendenden Kosten, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

#### Fazit:

Die Forderungen der Stadt Neutraubling werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.4.4 Gemeinde Pentling

Die Gemeinde Pentling hat mit Schreiben vom 27. Oktober 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 erklärt, dass gegen den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 keine Einwände bestehen, jedoch folgende Änderungen beim Lärmschutz gefordert werden:

1. Mit dem geplanten Lärmschutzwall können bei einzelnen Gebäuden im Norden von Pentling die zulässigen Nachtwerte nicht eingehalten werden. Der Wall ist daher entsprechend zu erhöhen.

2. Mit dem Wall ist außerdem bereits am bestehenden Lärmschutzwall an der Bundeautobahn A 93 zu beginnen.

Mit Schreiben vom 21. Juli 2016 hat die Gemeinde Pentling erklärt, dass gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 keine Einwendungen erhoben werden.

Zu den Forderungen bezüglich der Ergänzung der im Bereich von Pentling geplanten Lärmschutzmaßnahmen ist Folgendes festzustellen:

Zu 1.: Um die im Wohngebiet von Pentling-Siedlung verbleibenden 38 Schutzfälle in der Nacht vollständig lösen zu können, wäre – wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.2 dieses Beschlusses bereits ausgeführt - eine mindestens 20 m hohe Lärmschutzwand erforderlich, die unter Berücksichtigung der vorhandenen bis zu 7,50 m hohen Einschnittsböschung eine durchgehende Abschirmhöhe von 27,50 m gewährleistet. Unabhängig von der Tatsache, dass eine solche Lärmschutzwand technisch kaum realisierbar ist, würden sich hierdurch nicht vertretbare Kosten von ca. 47.000 €/gelöstem Schutzfall ergeben. Eine Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination mit einer gegenüber der gewählten Variante um 2,00 m auf 12,00 m, unter Berücksichtigung der vorhandenen Einschnittsböschung, erhöhten Abschirmkante entsprechend der untersuchten Variante 5 (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.3, Tabelle 8) würde nur 7 zusätzliche Schutzfälle lösen. Gegenüber der gewählten Variante mit ca. 3.150 €/gelöstem Schutzfall würden sich allerdings die Kosten auf ca. 8.200 €/gelöstem Schutzfall erhöhen und damit mehr als verdoppeln. Mit den vom Vorhabensträger auch untersuchten Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen mit Abschirmkantenhöhen von 14,00 m und 16,00 m können lediglich 13 beziehungsweise 19 zusätzliche Schutzfälle gelöst werden, wobei die Kosten je gelösten Schutzfall mit rund 14.200 € und rund 18.500 € gegenüber der gewählten Variante mehr als vier- beziehungsweise fünfmal so hoch sind.

Im Rahmen der Aufstellung der Vorentwurfsunterlagen hat der Vorhabensträger nicht nur für den Bereich Ziegetsdorf sondern auch für den Bereich Pentling-Siedlung eine Tunnellösung untersucht. Um allein die 23 Schutzfälle am Tag und 79 Schutzfälle in der Nacht und somit insgesamt 102 Schutzfälle im Bereich Pentling-Siedlung (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.3, Tabelle 8) lösen zu können, wäre im Bereich der Richtungsfahrbahn Passau der Bau eines 800 m langen Tunnels mit ergänzenden Lärmschutzwällen erforderlich. Die hierfür anfallenden Kosten wurden vom Vorhabensträger zu rund 61,4 Millionen Euro ermittelt. Je gelösten Schutzfall würden sich somit Kosten von rund 602.000 € ergeben.

Bezieht man unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.2) die Tunnellösung bestehend aus einem ca. 800 m langen Tunnel für den Bereich Ziegetsdorf im Zuge der Richtungsfahrbahn Nürnberg mit Gesamtkosten von rund 65,4 Millionen Euro mit ein, so ergeben sich für die Einhausung der beiden Richtungsfahrbahnen im Bereich Ziegetsdorf und Pentling-Siedlung Gesamtkosten von rund 126,8 Millionen Euro. Mit insgesamt 1.158 gelösten Schutzfällen (Ziegetsdorf: 1.056 Schutzfälle; Pentling: 102 Schutzfälle) würden sich demnach rund 109.000 € je gelösten Schutzfall ergeben.

Ergänzend zu den in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen und näher untersuchten Varianten wurde vom Vorhabensträger in Verbindung mit dem lärmindernden Fahrbahnbelag eine Lösung mit einem 10,00 m hohen und einen Abstand von 10,00 m zwischen Wallkrone und Fahrbahnrand aufweisenden Steilwall untersucht. Hiermit könnte ebenfalls an allen Immissionsorten der nach der 16. BImSchV für Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) eingehalten werden und an den Immissionsorten „Ziegelackerweg 13“ sowie „Stadtweg 16“ zusätzliche Pegelminderungen von bis zu 0,2 dB(A) beziehungsweise bis zu 0,1 dB(A) erreicht werden. Die Anzahl der gelösten Schutzfälle bei Nacht könnte gegenüber der gewählten Lösung mit einem 10,00 m hohen Lärmschutzwall (7,50 m Einschnittsböschung und 2,50 m Lärmschutzwall) jedoch nicht weiter verringert werden, so dass weiterhin 38 ungelöste Schutzfälle mit Überschreitungen des nach § 2 16 BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) in Nacht verbleiben. Eine Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 16,00 m (10,00 m Lärmschutzwall und 6,00 m Lärmschutzwand) würde zwar die Anzahl der Schutzfälle mit Überschreitung des zulässigen Nachtgrenzwertes halbieren, gleichzeitig aber die Kosten je gelösten Schutzfall nahezu versechsfachen (3.150 € zu 18.500 €).

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4 stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz in Form von Einhausungen oder Steilwällen im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck.

Zu 2.: Soweit die geforderte Verlängerung des geplanten Lärmschutzwalles bis zum bestehenden Lärmschutzwall an der Bundesautobahn A 93 der Abschirmung des von der Bundesautobahn A 93 ausgehenden Verkehrslärms dienen soll,



so ist darauf hinzuweisen, dass sich vorliegend der zu berücksichtigende Beurteilungspegel ausschließlich auf die auszubauende Bundesautobahn A 3 bezieht. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle" beinhaltet.

Von einer Überschreitung der Grenzen der Gesundheitsgefahr ist in reinen und allgemeinen Wohngebieten auszugehen, wenn Immissionswerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Diese Werte entsprechen den mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 abgesenkten Auslösewerten zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in Nr. 37.1 der VLärmSchR 97. Unter Hinweis auf die festgestellten Unterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.2T) werden diese Werte, unabhängig davon, dass in Misch- und Gewerbegebieten höhere Grenzwerte gelten, in allen Bereichen von Pentling diese Werte weit unterschritten.

Von Überschreitungen der nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte sind im Ortsteil Pentling-Siedlung insgesamt 25 Gebäude betroffen. Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht somit ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Die Forderung auf Verlängerung des Lärmschutzwalls bis zum bestehenden Lärmschutzwall an der Bundesautobahn A 3 ist zurückzuweisen, da der Vorhabensträger mit Durchführung der aktiven und passiven

Lärmschutzmaßnahmen seinen gesetzlichen Verpflichtungen in ausreichendem Umfang nachgekommen ist.

Fazit:

Die Forderungen der Gemeinde Pentling werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.4.5 Gemeinde Barbing

Bezüglich der Ausführungen in dem, von den Bürgermeistern der Stadt Neutraubling und der Gemeinden Barbing und Obertraubling gemeinsam unterzeichneten, Schreiben vom 3. November 2014 zum Ausbau der Bundesautobahn A 3 wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.4.2 verwiesen.

Die Gemeinde Barbing hat zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 mit Schreiben vom 3. November 2014 und zu den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 mit Schreiben vom 14. Juli 2016 Stellung genommen. Die Gemeinde Barbing stimmt dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 grundsätzlich zu. Zu den Feststellungen und Forderungen der Gemeinde Barbing ist folgendes festzustellen, wobei die Systematik des Schreibens vom 3. November 2014 übernommen wird:

1. *Allgemein*

*Die Gemeinde stimmt dem Ausbau der Bundesautobahn A 3 zu einer 6-streifigen Straße grundsätzlich bei.*

2. *Grundlagen der Planung*

2.1 *Verkehrszahlen*

2.1.1 *Verkehrszahlen der Planfeststellungsunterlagen*

2.1.2 *Folgerung aus den Verkehrszahlen*

*Die Gemeinde Barbing fordert eine Planung für die Bewältigung des Ausweichverkehrs während der Baumaßnahme, um die zu erwartenden vielfachen Verkehrsinfarkte an der Anschlussstelle Barbing/Neutraubling in den 4 Jahren der Bautätigkeit zu begegnen. Die Gemeinde Barbing fordert deshalb den Ausbau der Staatsstraßen 2145 bzw. 2660 und der angrenzenden Straßenäste der Bundesautobahn A 3 zu einem leistungsfähigen Knotenpunkt vor dem Ausbau der Bundesautobahn A 3.*

Entsprechend dem Schreiben der Gemeinde Barbing vom 14. Juli 2016 wurde der Einwand insoweit berücksichtigt, als die geforderten Planungen im Bereich der Staatsstraßen 2145 und 2660 vom zuständigen Straßenbaulastträger, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg,

im Wesentlichen übernommen wurden. Aus Sicht der Gemeinde Barbing besteht daher keine weitere Veranlassung mehr.

## 2.2 *Lärmschutz*

### 2.2.1 *Betrachtungsraum der Lärmschutzberechnungen*

Die Gemeinde Barbing wendet ein, dass der Flächennutzungsplan der Gemeinde Barbing in der den Planunterlagen zugrunde liegenden Lärmberechnung nicht mit berücksichtigt wurde und die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen somit unzureichend seien. Ferner wird eingewendet, dass in nächster Zukunft ein Bebauungsplan der Gemeinde Barbing rechtskräftig werden würde. Hierbei handelt es sich um den Bebauungsplan Barbing Süd I. Aus Sicht der Gemeinde Barbing seien die künftige bauliche Entwicklung und die damit verbundene verkehrliche Entwicklung in der Lärmberechnung auf alle Fälle entsprechend zu berücksichtigen.

#### In rechtlicher Hinsicht gilt Folgendes:

Eine Gemeinde kann mit eigenen Planungen eine Fachplanung grundsätzlich nur abwehren, wenn ihre eigene Planung hinreichend konkret und verfestigt ist. Ebenso gilt, dass, wenn Fachplanung und Bauleitplanung konkurrieren, diejenige Planung grundsätzlich Rücksicht auf die andere zu nehmen hat, die den zeitlichen Vorrang genießt. Entscheidend ist danach, welche Planung - das Fachplanungsvorhaben oder die gemeindliche Bauleitplanung - zuerst einen hinreichenden Grad der Konkretisierung und Verfestigung erreicht hat. Für die Fachplanung tritt eine solche Verfestigung in der Regel mit der Auslegung der Planunterlagen im Anhörungsverfahren ein. Entsprechendes gilt im Grundsatz für die Konkretisierung gemeindlicher Planungsvorstellungen. So ist etwa in der Rechtsprechung geklärt, dass ein hinreichender Grad der Konkretisierung, der eine weitgehend sichere Erwartung der Verwirklichung der Planung rechtfertigt, bereits dann erreicht ist, wenn ein Bebauungsplan zwar noch nicht als Satzung beschlossen worden ist, aber bereits ein Anhörungsverfahren stattgefunden hat (BVerwG, Urteil vom 27. August 1997, Az. 11 A 18/96, NVwZ-RR; 1998, 290). Es muss also ein Stadium der Planung erreicht sein, bei dem damit gerechnet werden kann, dass er Bebauungsplan alsbald als Satzung in Kraft tritt (vgl. VGH München, Urteil vom 19. April 2005, 8 A 02.40058, BayVBl. 2006, 403). Ungewissen zukünftigen Entwicklungen ist daher keine Rechnung zu tragen (BVerwG, Urteil v. 21. März 1996, Az. 4 A 11/95, UPR 1996, 349). Da von der Gemeinde Barbing bisher nur ein Aufstellungsbeschluss gefasst wurde ist keine hinreichend konkrete Planung vorhanden, auf welche die

Fachplanung Rücksicht nehmen müsste. Der Grundeigentümer kann damit keinen Anspruch auf Lärmschutz nach § 41 BImSchG i.V.m. § 2 16. BImSchV ableiten. Die Planung steht daher mit zwingenden Gesetzesvorschriften im Einklang.

Für den Bebauungsplan Barbing Süd I wurde bereits am 1. Februar 2011 ein Aufstellungsbeschluss gefasst, welcher in der Zeit vom 2. Februar 2011 bis zum 4. März 2011 ortsüblich bekannt gemacht wurde. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 18. April 2011 bis zum 20. Mai 2011, die frühzeitige Behördenbeteiligung vom 13. April 2011 bis zum 20. Mai 2011. Nachdem das Planfeststellungsverfahren erst 2014 eingeleitet wurde, würde diese Bebauungsplanung grundsätzlich berücksichtigt werden müssen. Jedoch wurde dieses Bebauungsplanverfahren im Juli 2011 aufgrund eines Gemeinderatsbeschlusses ausgesetzt und nicht mehr weitergeführt. Eine Planung von der die Gemeinde Abstand genommen hat, muss von der Fachplanung nicht mehr berücksichtigt werden. Zumindest war damit nicht mehr alsbald mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans zu rechnen (vgl. auch Brache, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 80. EL Mai 2016, § 2 16. BImSchV, Rdnr. 3).

Das Bebauungsplanverfahren wurde 2016 nach Auskunft der Gemeinde „weitergeführt“. Am 2. Februar 2016 wurde ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Barbing Süd I gefasst. Dieser wurde vom 15. Juli 2016 bis zum 19. August 2016 ortsüblich bekannt gemacht. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 30. September 2016 bis zum 1. November 2016, die frühzeitige Behördenbeteiligung vom 7. September 2016 bis zum 14. Oktober 2016. Die Tatsache, dass das Bebauungsplanverfahren von vorne neu begonnen wurde, zeigt, dass es sich nicht um eine Weiterführung der ursprünglichen Planung handelt. Es mag zwar das gleiche Gebiet beplant werden, jedoch in einem rechtlich neuen Verfahren. Damit wurde dieses Bebauungsplanverfahren zeitlich nach der Auslegung der Planunterlagen des Fachverfahrens begonnen. Die Fachplanung hat sich mit ihrer Auslegung verfestigt (vgl. BVerwG, Urteil v. 18. Januar 2001, Az. 20 D 74/98.AK, DÖV 2002, 131) und somit muss die Fachplanung den Bebauungsplan Barbing Süd I nicht in den Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigen. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen bezüglich des nicht berücksichtigten Flächennutzungsplans der Gemeinde Barbing hat der

Vorhabensträger allerdings seine Planunterlagen hinsichtlich der fehlerhaften Übernahme der Flächennutzungs- und Bebauungspläne im östlichen Bereich des Schutzabschnitts Barbing nochmals überprüft. Als Ergebnis dieser Überprüfung wurde die Darstellung des Gebiets in den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 (Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5T) korrigiert und der Bebauungsplan Barbing Ost I mit aufgenommen. Die betroffene Bebauung wurde außerdem zutreffend als allgemeines Wohngebiet berücksichtigt.

Die vom Vorhabensträger für dieses Baugebiet ergänzend durchgeführten Lärmschutzberechnungen haben folgende maximalen Lärmpegel ergeben:

Straße, Haus-Nr.	Gebiet*	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Auweg 12	W	52	48	59	49
Sandstraße 4	W	52	47	59	49
Buchenweg 4	W	52	47	59	49

Tabelle 36: maximale Lärmpegel im Bereich des Bebauungsplangebiets Barbing Ost I

Wie die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, werden die nach der 16. BImSchV für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten oder zum Teil auch deutlich unterschritten.

### 2.2.2 Berechnungsunterlagen

Bezüglich der Berücksichtigung der nicht bebauten Flächen des Flächennutzungsplans wird auf die vorstehenden Ausführungen zu 2.2.1 verwiesen.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen das im Bereich von Barbing vorgesehene Lärmschutzkonzept überarbeitet. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.10, Anlage 2.9T) können mit dem im Bereich von Barbing vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die nach der 16. BImSchV einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte insgesamt eingehalten werden.

### 2.2.3 Ergebnisse der Berechnungen

Auf die vorstehenden Ausführungen zu 2.2.2 wird verwiesen.

## 2.2.4 *Problemdiskussion*

### 2.2.4.1 *Reduzierung des $D_{Str0}$ Wertes*

Bezüglich der schriftlichen Garantieerklärung, dass die Beläge erneuert werden, sobald die schalltechnischen Werte unterschritten werden, wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 6.1.6 und 6.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Forderung auf Einbau eines lärmarmen Gussasphaltes hat das Bayerische Landesamt für Umwelt mitgeteilt, dass nach den Erfahrungen des Landesamtes die Straßenoberfläche „Lärmarmen Gussasphalt“ (GA-LA) nach dem ARS Nr. 22/2010 nur das Rollgeräusch von Pkw und nicht auch das von Lkw reduziert. Die Forderung auf Einbau eines lärmarmen Gussasphalts wird daher zurückgewiesen.

### 2.2.4.2 *Reflektionen der südlichen Wand*

*Die Gemeinde Barbing will wegen der zu erwartenden Reflektionen an der südlichen Lärmschutzwand auf der Neutraublinger Seite die gleiche Höhe der Lärmschutzwälle und -wände wie die Stadt Neutraubling. Nachdem dies nur für den Bereich zwischen Bau-km 500+730 und Bau-km 501+400 vorgesehen ist, bleibt diese Forderung für die übrigen Bereiche des Lärmschutzes bestehen. Ebenso bestehen bleiben die Forderungen auf Schließung der Lücke im Lärmschutz zwischen Bau-km 502+600 und Bau-km 503+500 sowie der Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte auch für die Gewerbegebiete.*

Der Vorhabensträger hat aufgrund der zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 eingegangenen Einwendungen sein Lärmschutzkonzept im Bereich von Barbing überarbeitet (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7; Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5T; Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.10). Im Bereich zwischen Bau-km 500+730 bis Bau-km 501+400 wird demzufolge auf der Nordseite der Bundesautobahn A 3 die Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination von 9,50 m auf 11,00 m erhöht.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7) werden alle Lärmschutzwände autobahnseitig hochabsorbierend ausgeführt. Folglich ist die Lärmschutzwand akustisch so konzipiert, dass neben der lärmabschirmenden Wirkung, auch Reflexionen des Autobahnlärms so stark reduziert werden, dass diese keinen Einfluss auf die Immissionspegel der gegenüberliegende Bebauung haben.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.10, Anlage 2.9T) können mit dem im Bereich von Barbing vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die nach der 16. BImSchV einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte insgesamt eingehalten werden.

Die Forderung auf Ausführung der Lärmschutzeinrichtungen in Barbing auch außerhalb des Bereichs zwischen Bau-km 500+730 und Bau-km 501+400 in gleicher Höhe wie auf Neutraublinger Seite ist daher ebenso zurückzuweisen wie die Forderung auf Schließung der Lücke im Lärmschutz zwischen Bau-km 502+600 und Bau-km 503+500, da der Vorhabensträger mit Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen seinen gesetzlichen Verpflichtungen in ausreichendem Umfang nachgekommen ist.

Im östlich anschließenden Gewerbegebiet werden unter Berücksichtigung des lärmindernden Fahrbahnbelags ( $D_{\text{StrO}} = - 5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 noch im Bereich von zwei Gewerbebetrieben die nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) am Tag und bis zu 6 dB(A) in der Nacht überschritten. Aufgrund der sehr nah zur Bundesautobahn A 3 gelegenen Bebauung lassen sich weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ohne entsprechende Eingriffe in Gewerbebetriebsflächen umsetzen. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts sowie aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet zudem bereits eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und lediglich noch an 2 Gebäuden Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte vorliegen, stehen die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz aufzuwendenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

An den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV. Mit Durchführung der passiven Lärmschutzmaßnahmen kommt der Vorhabensträger seinen gesetzlichen Verpflichtungen in ausreichendem Umfang nach.

Zum Hinweis der Gemeinde Barbing, dass im Gewerbegebiet Unterheising auch die Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge liegt ist Folgendes festzustellen:

Der Mietvertrag für das betroffene Gebäude wurde von der Regierung der Oberpfalz im Jahr 2016 für eine Laufzeit von drei Jahren abgeschlossen.

Ebenso wurde die Nutzungsänderung der bestehenden Produktionshalle nur temporär beantragt und genehmigt. Von Seiten des Vorhabensträgers wurde der Errichtung der WC-, Wasch- und Duschcontainer innerhalb der Bauverbotszone nur befristet bis 31 Juli 2019 zugestimmt.

Es erfolgte die Nutzungsänderung erst nach Eintritt der gesetzlichen Veränderungssperre gemäß § 9a, Abs. 1 FStrG, die mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für das gegenständliche Straßenbauvorhaben am 22. August 2014 eintrat. Die Nutzungsänderung ist daher im Planfeststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen.

### 3. *Regelungsverzeichnis*

#### 3.1 *Straßenbaumaßnahmen*

##### 3.1.1 *Straßen*

###### *Kreuzhofstraße (Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.1.8)*

*Die Gemeinde Barbing hält die Reduzierung der Fahrbahnbreiten von 7,50 m auf 7,00 m für nicht richtig, da derzeit Varianten diskutiert werden, die dieser Straße eine größere Verkehrsbedeutung zumessen.*

Der Vorhabensträger hat das vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffene Straßen- und Wegenetz wieder herzustellen. Straßenbaulastträger der als öffentlichen Feld- und Waldweg gewidmeten Kreuzhofstraße ist die Stadt Regensburg. Die zu berücksichtigende Fahrbahnbreite wurde vom Vorhabensträger mit der Stadt Regensburg abgestimmt. Von Seiten der Stadt Regensburg wurden bezüglich der gewählten und in den Planunterlagen enthaltenen Fahrbahnbreite von 7,00 m (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.5.1, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.1.8) keine Einwendungen erhoben.

###### *Staatsstraße 2145 (Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.1.9)*

*Zur Anpassung der Leistungsfähigkeit ist auf Barbinger Seite eine 2. Linksabbiegespur notwendig und damit die Straße 5-spurig auszubauen.*

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen nur im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt. Eventuell im nachgeordneten Straßennetz vorhandene Unzulänglichkeiten können in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme gesehen werden. Die Lösung vorhandener Verkehrsprobleme im nachgeordneten Straßennetz obliegt den hierfür zuständigen Straßenbaulastträgern und somit vorliegend dem Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg.



Unter Hinweis auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.1.2 ist die Forderung auch als erledigt anzusehen.

*Bundesstraße 8 Anschlussstelle Rosenhof*

*Die Gemeinde Barbing fordert den Lückenschluss des Geh- und Radwegs zwischen den Geh- und Radwegen an der Benzstraße und der Schlossstraße.*

In Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger für die Bundesstraße 8, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg ist auf dem Überführungsbauwerk für einen künftigen Geh- und Radweg eine entsprechend breite Bauwerkskappe vorgesehen. Für den geforderten Lückenschluss des Geh- und Radweges ist der Vorhabensträger unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zur Staatsstraße 2145 nicht zuständig.

*Betriebswegrampe nördlich der Gemeindeverbindungsstraße Friesheim – Roith (Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.2.7)*

*Betriebswegrampe südlich der Gemeindeverbindungsstraße Friesheim – Roith (Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.2.8)*

*Um eine widerrechtliche Nutzung zu verhindern, wird eine Absperrung der Wege gefordert.*

Mit den in der Tekturplanung vorgesehenen Toren ist die Forderung erfüllt.

3.2 *Bauwerke*

3.2.1 *Brückenbauwerke*

*Walhallastraße Staatsstraße 2145 (Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.9)*

*Die Gemeinde Barbing regt an den Geh- und Radweg breiter als die Mindestbreite von 2,50 m zu planen. Da der Radweg stark frequentiert ist und zukünftig aufgrund der angedachten zusätzlichen Bautätigkeiten im östlichen Landkreis steigende Verkehrszahlen haben wird, ist die Breite des Geh- und Radwegs auf der Brücke entsprechend der Richtzeichnung Kap 1 auf 3,75 m zu verbreitern.*

Die Forderung wurde aufgrund der Ausführungen des Vorhabensträgers in der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 für erledigt erklärt.

### 3.2.2 *Lärmschutzanlagen*

Bezüglich der grundsätzlichen Ablehnung des Lärmschutzkonzepts wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.2 verwiesen.

### 3.2.3 *Sonstige Bauwerke*

*Stützmauern Brücke öffentlicher Feld- und Waldweg Sarching – Wolfskofen (Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.3.4)*

*Die Gemeinde Barbing beantragt das Bauwerk zu erneuern und in den Abmessungen wie das Bauwerk BW 64 Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges Kreuzhofstraße auszuführen.*

Eine Erneuerung des Brückenbauwerks ist aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 nicht erforderlich. Wie bereits ausgeführt, sind für die Lösung von Verkehrsproblemen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz die jeweiligen Straßenbaulastträger selbst verantwortlich. Unter Hinweis auf das Ergebnis der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird die Forderung seitens der Gemeinde Barbing nicht weiter aufrechterhalten.

### 3.3 *Entwässerung*

*Entwässerung nördlich der Bundesautobahn A 3 (Unterlage 11T, lfd. Nr. 3.1.7)*

*Entwässerung nördlich der Bundesautobahn A 3 (Unterlage 11T, lfd. Nr. 3.1.8)*

*Bau-km 504+350 – 504+850 und Bau-km 503+900 – 504+350*

*Die Gemeinde Barbing weist darauf hin, dass trotz der günstigen Versickerfähigkeit des Bodens die Gefahr der Vernässung der angrenzenden Grundstücke besteht.*

Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf den Grundwasserabfluss durch das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland in einem hydrogeologischen Gutachten ermitteln lassen. Entsprechend dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Gutachten vom 15. Juli 2014 ist für den Anstieg des Grundwasserstandes während eines Niederschlagsereignisses die flächenhafte Grundwasserneubildung und nicht das Ausmaß der Muldenversickerung maßgeblich. Bei alleiniger Berücksichtigung der Muldenversickerung ergäbe sich in 1 m Entfernung zur Mulde zwischen Ist-Zustand und Planungs-Zustand eine Wasserstandserhöhung um rund 1 cm. Unter Einbeziehung der maßgebenden flächenhaften Grundwasserneubildung ist in 1 m

Entfernung zur Mulde zwischen Ist-Zustand und Planungs-Zustand keine Wasserstandserhöhung mehr messbar. Das Gutachten kommt daher zum Ergebnis, dass aufgrund der geplanten Fahrbahnverbreiterung der Bundesautobahn A 3 und der damit erhöhten Versickerungsrate über seitliche Versickermulden keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserzustände zu erwarten sind.

Bezüglich der befürchteten Vernässung angrenzender Grundstücksflächen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.14 und 4.16 dieses Beschlusses verwiesen.

*Trinkwasserleitung Bau-km 501+000*

Mit Aufnahme der Trinkwasserleitung in das Regelungsverzeichnis (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 4.4.9) sind die Forderungen erfüllt.

*110 kV-Leitung entlang der Bundesautobahn A 3*

*Es sollte mit dem Leitungsträger Kontakt aufgenommen werden, um eine Erdverlegung zu erzielen.*

Die Bayernwerk AG wurde im Verfahren beteiligt. Durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind keine Änderungen an der 110 kV-Leitung erforderlich. Eine Erdverkabelung ist seitens der Bayernwerk AG nicht beabsichtigt und kann weder dem Vorhabensträger noch der Bayernwerk AG im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren zur Auflage gemacht werden.

4. *Landschaftspflegerischer Begleitplan*

4.1 *Vermeidungsmaßnahmen*

4.2 *Vorgaben für die Bauzeit*

4.3 *Landschaftspflegerische Maßnahme am „Eltheimer Hölzl“*

Die Gemeinde Barbing hat zu den Unterpunkten 4.1 bis 4.3 keine Einwände.

4.4 *Gestaltungsmaßnahmen*

*Punkt 9.1 Entwicklung von Flächen kurzer Grasnarbe durch Spontanbesiedlung, intensiv (Böschungen, Bankette)*

*Die Gemeinde Barbing lehnt die Spontanbesiedlung der Bankette wegen Verunkrautung ab.*

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 9.3T, Kapitel 2.3 Gestaltungsmaßnahmen) handelt es sich beim Gestaltungsmaßnahmenkomplex 9G um Maßnahmen zur Neugestaltung von Straßenböschungen und Straßennebenflächen. Die Gestaltungsmaßnahme 9.1G dient dabei der Entwicklung von Flächen mit kurzer Grasnarbe, wobei es sich hierbei um die Straßenbankette handelt.

Die intensiv beanspruchten Bereiche der Straßenbankette werden standfest ausgebildet und eine kurze Grasnarbe durch Spontanbesiedlung entwickelt. Auf einen Oberbodenauftrag wird verzichtet. Die Flächen werden jährlich nach Bedarf gemäht (vgl. Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5.2).

Hinsichtlich der Pflegeintensität, also der Häufigkeit der durchgeführten Pflegemaßnahmen, wird beim Straßenbegleitgrün grundsätzlich zwischen dem Intensivbereich und dem Extensivbereich unterschieden. Der Intensivbereich umfasst die Rasenflächen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Wasserabflusses oder des Erholungsbedarfs der Verkehrsteilnehmer niedrig und dicht zu halten und daher regelmäßig und häufiger zu mähen sind. Hierzu zählen insbesondere der Landschaftsrasen auf unbefestigten Seitenstreifen (Banketten), Trennstreifen, Mittelstreifen und Sichtflächen sowie ferner auf Erholungsflächen von Rast- und Parkplätzen und gegebenenfalls Gräben und Mulden. Die Häufigkeit (in der Regel ein- bis zweimal pro Jahr) und Zeitpunkt der Mahd im Intensivbereich hängen von der Flächenfunktion, Vegetationszusammensetzung, Nährstoffgehalt des Bodens, Klima und Witterungsverlauf ab. Bei der Pflege der zum Intensivbereich gehörenden Bankette, Gräben, Mulden, Sichtflächen, Trennstreifen und Mittelstreifen stehen dabei verkehrssicherheitstechnische Aspekte im Vordergrund.

Aufgrund der intensiven Pflege der Bankette ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, weshalb es auf den Straßenbanketten zu einer Verunkrautung kommen soll. Für die sonstigen Straßenebenenflächen hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 zugesichert, dass kein Spontananwuchs stattfindet.

*Punkt 9.2 Anlage von Landschaftsrasen, intensiv (Lärmschutzwälle)*

*Punkt 9.3 Anlage von Landschaftsrasen, extensiv (Lärmschutzwälle)*

*Punkt 9.4 Pflanzen von Hecken und Gebüsch (Lärmschutzwälle  
Ansichtsfläche Barbing)*

Die Gemeinde Barbing hat hierzu keine Einwände.

5. *Sonstiges*

5.1 *Baubetrieb*

*Die Gemeinde Barbing fordert den Ausbau der Staatsstraße 2145 und der Staatsstraße 2666 und der angrenzenden Straßenäste der Bundesautobahn A 3 zu einem leistungsfähigen Knotenpunkt vor dem Ausbau der Bundesautobahn A 3.*

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 2.1.2 ist dieser Einwand erledigt.

5.2 *Grundwasser*

*Der Grundwasserspiegel südlich der Bundesautobahn A 3 liegt sehr hoch und beeinträchtigt schon heute die Gemeinde Barbing. Es ist deshalb sicherzustellen, dass die Baumaßnahmen des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 zu keiner Verschlechterung des Grundwasserabflusses zur Donau führen darf.*

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 3.3 sind aufgrund des vorliegenden hydrogeologischen Gutachten durch die geplante Fahrbahnverbreiterung der Bundesautobahn A 3 und der damit erhöhten Versickerungsrate über seitliche Versickermulden keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserzustände zu erwarten.

5.3 *Bauverbotszone*

*Die Gemeinde Barbing hat keine Einwände gegen die durch die Verbreiterung der Bundesautobahn A 3 im Bereich von Barbing weiter nach Norden rückenden Bauverbots- und Baubeschränkungszone nach § 9 Abs. 1 und 2 FStrG.*

5.4 *Grunderwerbsverzeichnis*

Grunderwerbsverhandlungen hat der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen, sie sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Fazit:

Die Forderungen der Gemeinde Barbing werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

### 3.4.6 Gemeinde Obertraubling

Die Bürgermeister der Stadt Neutraubling und der Gemeinden Barbing und Obertraubling haben in einem gemeinsam unterzeichneten Schreiben vom 3. November 2014 den Ausbau der Bundesautobahn A 3 grundsätzlich als positiv angesehen. Allerdings wird von ihrer Seite gefordert, dass

- a) eine Planung für die Bewältigung des Ausweichverkehrs während der Baumaßnahme erfolgt, um den zu erwartenden Verkehrsinfarkte an der Anschlussstelle Barbing/Neutraubling während der 4-jährigen Bauzeit zu begegnen. Ein Ausbau der Staatsstraßen 2145 und 2660 sowie der Straßenäste der Bundesauto-bahn A 3 zu einem leistungsfähigen Knotenpunkt ist daher bereits vor dem Ausbau der Bundesautobahn A 3 erforderlich.
- b) aufgrund der zu erwartenden deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens sämtliche Bauwerke und Anschlussstellen entsprechend geplant und ausgebaut werden.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 3.4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Fazit:

Die Forderungen der Gemeinde Obertraubling werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

### 3.4.7 Landratsamt Regensburg

Das Landratsamt Regensburg hat mit Schreiben vom 30. Oktober 2014 und 15. Juli 2016 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 beziehungsweise den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 Stellung genommen. Von Seiten des Landkreises Regensburg wird die geplante Straßenbaumaßnahme mit Nachdruck unterstützt. Bezüglich der zu berücksichtigenden Stellungnahmen der Anliegergemeinden wird auf die vorstehenden Ausführungen zu den Ziffern 3.4.2 bis 3.4.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den Stellungnahmen vom 30. Oktober 2014 und 15. Juli 2016 ist, soweit erforderlich, Folgendes festzustellen:

#### *Stellungnahme vom 30. Oktober 2014*

##### *1. Sachgebiet S31-640*

##### *zu 1. Rüstungsaltposten*

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

*Altlastenflächen (Verdachtsflächen)*

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

*zu 3. Niederschlagswasserentsorgung*

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.3 sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

*zu 4. Grundwasser*

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffern 3.1.4 bis 3.1.6 und in Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

*2. Sachgebiet S33-2*

Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept wurde unter Hinweis auf die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 (Band 1: Unterlage 1T; Band 3: Unterlagen 9.1T und 9.2, Blatt Nr. 8T; Band 5: Unterlage 19.1.1T) überarbeitet und mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

*3. Sachgebiet L 51*

Ein Zusammenhang des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 mit dem zwischenzeitlich bereits durchgeführten Umbau des Knotenpunkts Bundesstraße 8/Kreisstraße R 5 im Bereich der Anschlussstelle Rosenhof besteht nicht. Der Vorschlag hinsichtlich der Anpassung des Ausbauendes der Bundesstraße 8 und des Anschlusses an das Ausbauende der Kreuzungsmaßnahme wurde vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen. Der Vorhabensträger hat eine entsprechende Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg zugesichert.

*Stellungnahme vom 15. Juli 2016*

*1. Sachgebiet S 41*

Bezüglich des Vorkommens von Bodendenkmälern wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses verwiesen.

*2. Sachgebiet 33.1*

Die vorgesehenen umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1, Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen). Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1 bis 3.3.6.4 und 3.3.6.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

### 3. Sachgebiet S31-640

Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 1. der Stellungnahme vom 30. Oktober 2014 wird verwiesen.

#### Fazit:

Die Forderungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

#### 3.4.8 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg

Zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 und die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg mit Schreiben vom 12. November 2014 und 21. Juli 2016 Stellung genommen.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Stellungnahme vom 12. November 2014 (Anmerkung: zu beachtende Punkte werden stichpunktartig vorangestellt):

#### Landwirtschaftliche Belange

##### - *bodenkundliche Baubegleitung*

Wie der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 bereits ausgeführt hat, verfügt er über geeignetes Fachpersonal, so dass der Einsatz einer eigenen bodenkundlichen Baubegleitung nicht erforderlich ist. Die Beachtung der Anforderungen des Bundesbodenschutzgesetzes wurde vom Vorhabensträger zugesichert und ihm auch zur Auflage gemacht (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.7).

##### - *Grundsatz des sparsamen und schonenden Umgangs mit dem Boden*

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Kompensationsflächen werden rund 27,47 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen, die sich aus rund 0,47 ha versiegelter Fläche, rund 13,94 ha überbauter Fläche und rund 13,06 ha für naturschutzfachliche Kompensationsflächen zusammensetzen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg äußert deshalb auch explizit den Wunsch nach einer möglichst flächen- verbrauchsschonenden Planung.

Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs ist aber wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der vorgesehene 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 entspricht den Erfordernissen einer richtliniengerechten Streckenführung. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen



von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung). Der Flächenverlust durch Lärmschutzwälle wurde durch die Wahl von Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen soweit als möglich minimiert. Reine Lärmschutzwälle wurden unter Berücksichtigung des haushaltsrechtlichen Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit in den Bereichen gewählt, in denen keine unmittelbar schützenswerte Bebauung vorhanden ist.

Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, erreicht werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3 dieses Beschlusses) ergibt.

Auf die Belange der Landwirtschaft wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG so weit wie möglich Rücksicht genommen. Insbesondere wurden für die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen überwiegend keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden in Anspruch genommen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses). Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, erreicht werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

#### Behandlung des Oberbodens

Bezüglich des abzutragenden Oberbodens sowie der Wiederverwendung des Oberbodens wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.6 und 4.10 dieses Beschlusses verwiesen. Eine Verwendung des Oberbodens als Schüttmaterial für Dämme und Wälle ist allein schon wegen der fehlenden Eignung des Oberbodens nicht möglich. Wie der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 ausgeführt hat, wird das zur Schüttung für Dämme und Wälle erforderliche Material auf Flächen gewonnen für die eine entsprechende Abbaugenehmigung vorliegt.

Für die Verwertung des Oberbodens von Flächen unmittelbar entlang der Bundesautobahn A 3 wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.8 dieses Beschlusses verwiesen.

#### - *Betriebsflächen und Baustraßen*

Die Beschränkung der baubedingt vorübergehenden Beanspruchung von Grundstücksflächen auf den unbedingt notwendigen Umfang wurde dem

Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3 sowie das nachgeordnete Straßennetz. Soweit Baustraßen auf den entsprechend in den Grunderwerbsplänen gekennzeichneten Flächen für die vorübergehende Grundinanspruchnahme (Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1, 2T, 3T, 4, 5T, 6T und 7) angelegt werden, gilt die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 entsprechend. Ansonsten sind gesonderte Baustraßen nicht Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens.

- *Ertragsfähigkeit vorübergehend in Anspruch genommener landwirtschaftlicher Flächen*

Unter Berücksichtigung der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 ist davon auszugehen, dass sich die Ertragsfähigkeit der vorübergehend beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen nicht dauerhaft verringern wird. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.16 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- *Versickerung von Oberflächenwasser*

Bei einer Versickerung von Niederschlagswasser muss sichergestellt werden, dass es dadurch nicht zu einer Verschlechterung der Situation in Bereichen mit dichter Wohnbebauung und Gewerbebetrieben kommt. Das der Planfeststellungsbehörde vorliegende und in die Planfeststellungsunterlagen berücksichtigte Gutachten des Büros Dr. Blasy & Dr. Øverland kommt zu dem Ergebnis, dass bereits einen Meter neben der Versickermulde keine messbare Erhöhung des Grundwasserspiegels berechnet werden kann. Eine Verschlechterung der Grundwassersituation in Bezug auf die Grundwasserstände durch den Ausbau der bestehenden Bundesautobahn A 3 von vier auf sechs Fahrstreifen kann damit ausgeschlossen werden.

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.14 bis 4.16 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- *Entschädigungen*

Entschädigungsangelegenheiten werden im Planfeststellungsverfahren und damit auch im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Bezüglich der Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen durch den Vorhabensträger wird auf die Ausführungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3.5.1.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Bepflanzung*

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Zur Einhaltung der in den einschlägigen Regelwerken festgelegten und freizuhaltenden Sichtfelder ist der Vorhabensträger allein schon aus Gründen der Verkehrssicherheit verpflichtet.

- *Naturschutzfachliche Ausgleichsflächen*

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 wurde das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept überarbeitet. Auf die vorstehenden Ausführungen zum „Grundsatz des sparsamen und schonenden Umgangs mit dem Boden“ sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der Kündigung von Pachtverträgen für landwirtschaftliche Flächen auf denen naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, hat der Vorhabensträger in seiner Beantwortung darauf hingewiesen, dass diese Pachtverträge erst vor der Umsetzung dieser Kompensationsmaßnahmen gekündigt werden. Bis dahin ist eine Bewirtschaftung dieser Flächen möglich, so dass keine Brachflächen mit entsprechendem Unkrautwuchs entstehen.

Die Grundstücksfläche Fl.-Nr. 603/1, Gemarkung Burgweinting auf der die naturschutzfachliche Ausgleichsfläche 3.7A<sub>CEF</sub> verwirklicht wird, steht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung und ist derzeit nicht verpachtet. Nach Feststellung des Vorhabensträgers wurde diese Fläche bislang von einem Angrenzer widerrechtlich (ohne entsprechende Vereinbarung) mitbewirtschaftet.

Die auf dem Grundstück Fl.-Nr. 596/2, Gemarkung Burgweinting geplante naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme 3.7A<sub>CEF</sub> wird nunmehr auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 540, 549/3, 591 und 549/5, jeweils Gemarkung Burgweinting verwirklicht. Diese Flächen befinden sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung und sind derzeit nicht verpachtet.

Soweit durch das geplante Straßenbauvorhaben Flächen betroffen sind, die Bestandteil des Bayerischen Kulturlandschaftsprogramms (KULAP) sind, so handelt es sich bezüglich eventuell rückzuerstattender Fördermittel allenfalls um

Fragen der Entschädigung, die, wie vorstehend bereits ausgeführt, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind.

Der Einwand bezüglich der naturschutzfachlichen Ausgleichsfläche 6A hat sich aufgrund der Tekturplanung erledigt, da diese Maßnahme entfällt.

#### Forstliche Belange

- *Rodungserlaubnis*
- *Kontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen*
- *Verbissituation*
- *Aufforstung temporär genutzter Waldflächen*

Auf die Ausführungen und Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 8 und Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### Stellungnahme vom 21. Juli 2016 (Anmerkung: zu beachtende Punkte werden stichpunktartig vorangestellt):

Aus forstlicher Sicht bestehen gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 keine Bedenken.

Bezüglich der aus landwirtschaftlicher Sicht geforderten Auflagen bezüglich der Ausgleichsflächen ist folgendes festzustellen:

- *Keine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Flächen*
  - *Einhaltung Pflanzabstand*
  - *Keine Vernässung durch Seigen*

Auf die vorstehenden Ausführungen zum Schreiben vom 12. November 2014 und die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.12 und 4.14 dieses Beschlusses wird verwiesen

- *Verhinderung des Aufwuchses und des Blühens von Unkräutern*

Die Zielsetzungen der einzelnen naturschutzfachlichen Kompensationsflächen sind in den festgestellten Planunterlagen detailliert beschrieben (Band 3: Unterlage 9.3T; Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5). Insbesondere durch die vorgesehenen Pflegemaßnahmen (Band 3: Unterlage 9.3T) ist nicht davon auszugehen, dass sich Ackerwildkräuter flächig ausbreiten werden. Ein merklicher Einfluss auf die Erträge der angrenzenden Flächen und den zu leistenden Bewirtschaftungsaufwand ist deshalb nicht zu befürchten.

Laub, Blüten und Samentteile, die infolge des Wirkens der Naturkräfte auf das Nachbargrundstück fallen oder hinüberwehen, begründen im Übrigen kein Verbotrecht nach § 1004 BGB und damit auch keinen Ausgleichsanspruch nach § 906 BGB.

- *Herausnahme der Ausgleichsflächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung weit vor der Umnutzung*

Wie vorstehend bereits ausgeführt erfolgt die Kündigung von Pachtverträgen für landwirtschaftliche Flächen erst vor der Umsetzung dieser Kompensationsmaßnahmen. Bis dahin ist eine Bewirtschaftung dieser Flächen möglich, so dass keine Brachflächen mit entsprechendem Unkrautaufwuchs entstehen.

Fazit:

Die Forderungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.4.9 Staatliches Bauamt Regensburg und Immobilien Freistaat Bayern -

Regionalvertretung Oberpfalz

Das Staatliche Bauamt Regensburg (Fachbereiche Straßenbau und Hochschulbau) hat mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 und 20. Juli 2016 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 und den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 Stellung genommen. Die Stellungnahme der Immobilien Freistaat Bayern – Regionalvertretung Oberpfalz vom 28. Oktober 2014 ist im Wesentlichen inhaltsgleich mit der Stellungnahme des Fachbereichs Hochschulbau des Staatlichen Bauamtes Regensburg, so dass die Stellungnahme der Immobilien Freistaat Bayern an dieser Stelle in die Abwägung einbezogen wird.

Im Einzelnen ist zu den Stellungnahmen des Staatlichen Bauamtes Regensburg folgendes festzustellen:

Fachbereich Straßenbau

- *Umgehung Barbing (Str.-km 500+500 bis 500+700)*

Die Abstimmung der erforderlichen Bauarbeiten bezüglich des Betriebsweges mit Zufahrt über die Staatsstraße 2660 (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.2.2) wurde vom Vorhabensträger zugesichert. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- *Anschlussstelle Neutraubling*

Wie das Staatliche Bauamt Regensburg ausführt, wurde die Erweiterung auf vier Fahrstreifen und die Berücksichtigung des Geh- und Radweges mit dem Staatlichen Bauamt abgestimmt. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.2 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- *Anschlussstelle Rosenhof*

Die Abstimmung der Ausführungsplanung mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg wurde vom Vorhabensträger zugesichert. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 9.2 wird verwiesen.

*Fachbereich Hochschulbau*

1. *Maßnahmen 4.1 A bis 4.4 A*

Die in der Stellungnahme vom 28. Oktober 2014 diesbezüglich vorgetragenen Einwände wurden in der Tekturplanung vom 30. November 2015 berücksichtigt. Entsprechend der Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Regensburg vom 20. Juli 2016 findet die geänderte Planung in diesem Punkt die Zustimmung.

Bezüglich der Durchfahrtshöhe ist der Vorhabensträger lediglich verpflichtet die bestehenden Verhältnisse aufrecht zu erhalten. Dies wurde vom Vorhabensträger in seiner schriftlichen Beantwortung des diesbezüglichen Einwands in der Stellungnahme vom 28. Oktober 2014 zugesichert. Eine rechtliche Verpflichtung zur Erhöhung der Durchfahrtshöhe auf 4,00 m, soweit diese im Bestand nicht bereits vorhanden ist, besteht nicht.

2. *Regelungsverzeichnis Nrn. 2.1.7, 2.3.2 – Brückenbauwerk*

*Brückenbauwerk 55/1 und neue Stützmauer*

Die Kostentragung regelt sich nach dem bestehenden Nutzungsvertrag vom 23. November/29. Dezember 1983 und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3. *Immissionsschutz im Bereich der Universität*

Entsprechend den Ausführungen des Staatlichen Bauamtes Regensburg vom 20. Juli 2016 fanden die Anmerkungen des Staatlichen Bauamtes in der Tekturplanung vom 30. November 2015 entsprechende Berücksichtigung.

4. *Immissionsschutz im Bereich des Universitätsklinikums*

Entsprechend den Ausführungen des Staatlichen Bauamtes Regensburg vom 20. Juli 2016 fanden die Anmerkungen des Staatlichen Bauamtes in der Tekturplanung vom 30. November 2015 entsprechende Berücksichtigung.

Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.4.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

5. *Regelungsverzeichnis Nr. 1.1.14*

*Temporäre Inanspruchnahme von Flächen der Universität, Betriebsweg der Universität*

Die Wiederherstellung des Betriebsweges der Universität sowie bei Bedarf temporäre bauzeitliche Ersatzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Wegebeziehung

wurden vom Vorhabensträger zugesichert. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.4 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

6. *Regelungsverzeichnis Nrn. 4.5.3 und 4.7.1*

*Querende Medien im Bereich der Universität und des Universitätsklinikums*

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

7. *Kunst am Bau im Bereich der Universität*

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.5 dieses Beschlusses wird verwiesen

8. *Ökopunktekonto der Universität und des Universitätsklinikums*

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen hat der Vorhabensträger die Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt und entsprechende, mit den Naturschutzbehörden abgestimmte, Kompensationsmaßnahmen festgelegt (Band 5: Unterlagen 19.1.1T und 19.1.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7 sowie Band 3: Unterlagen 9.1, Blatt Nr. 1T und Unterlage 9.1, Blatt Nrn. 1T bis 8T). Der eventuell erforderliche dauerhafte Eingriff in das Grundstück selbst betrifft ausschließlich entschädigungsrechtliche Fragen. Entschädigungsfragen werden im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren unter Hinweis auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses jedoch nur dem Grunde nach geregelt. Soweit die angeführte Ökokontofläche vorübergehend in Anspruch genommen wird, ist sie entsprechend der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses entsprechend wieder herzustellen. Eventuell verbleibende Defizite sind unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu entschädigen.

Fazit:

Die Forderungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.4.10 Wasserwirtschaftsamt Regensburg

Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg hat mit Schreiben vom 11. Dezember 2014 und 5. Juli 2016 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 beziehungsweise den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 Stellung genommen. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der Vorschaltung von Sand-/Schlammfängen als Sedimentationsanlagen bei den Durchlassbauwerken BW 61 und 63 (Aubach- und Augrabendurchlass) hat das Wasserwirtschaftsamt Regensburg in der Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um keine zwingende

Forderung handelt. Die Sicherstellung, dass der jeweilige Durchlassquerschnitt nicht durch Auflandungen eingeschränkt wird und daher von Schlamm und sonstigen Ablagerungen freizuhalten ist, wurde dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.4.2 zur Auflage gemacht.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 13 Abs. 1 WHG gesetzlich geregelt ist.

Fazit:

Die Forderungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.4.11 Bayerisches Landesamt für Umwelt

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 22. Oktober 2014 und 29. Juni 2016 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 beziehungsweise den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 Stellung genommen. Zu der mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 16. Februar 2017 mitgeteilten Planänderung hat das Bayerische Landesamt für Umwelt mit Schreiben vom 7. März 2017 Stellung genommen. Die Stellungnahmen aus den Jahren 2014 und 2016 bezogen sich auf die Themen Lärmschutz und Luftreinhaltung. Hierzu ist entsprechend der Nummerierung der Stellungnahme vom 22. Oktober 2014 Folgendes festzustellen (Anmerkung: die Ziffern 1.1. und 1.2. enthalten allgemeine und nicht zu kommentierende Ausführungen):

1. *Lärmschutz*

1.3. *Vorschläge und Empfehlungen*

1.3.1 *Allgemeines*

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich den aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil diese zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führen. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung



der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR).

Es gilt, dass die Betroffenen prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ haben, das heißt eine Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich erforderlich ist, im Ausnahmefall aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abweichungen möglich sind. Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Dieser Abwägungsspielraum besteht nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, das heißt die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu orientieren. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine hinreichende differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Nach der Rechtsprechung sind hierbei die für einen Vollschutz erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (beispielsweise durch Reduzierungen von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln. Als Kenngröße ist dabei das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der durch diese Variante insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick zu nehmen. Grundlage der Abwägung sind die Kosten je gelösten Schutzfall. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Eine Wohneinheit mit Grenzwertüberschreitungen tags und nachts entspricht also zwei Schutzfällen.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung führt eine Multiplikation der Wohneinheiten allein mit einer mittleren Anzahl von Einwohnern je Wohneinheit in der Relation zu keinem anderen Ergebnis, da sich dadurch die Kosten je gelösten Schutzfall ebenfalls nur im entsprechenden Verhältnis erhöhen und sich dabei aber auch die Differenz zwischen den verschiedenen Varianten im gleichen Verhältnis ändert. Nachdem sich somit auch mit Berücksichtigung einer mittleren oder entsprechend den angegebenen Berechnungsmethoden

ermittelten Einwohnerzahl kein anderes Ergebnis bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten der einzelnen Varianten zum Schutzzweck ergibt, pflichtet die Planfeststellungsbehörde der Auffassung des Vorhabensträgers bei, dass eine Anpassung entsprechend dem Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt nicht zweckmäßig ist. Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt dabei aber, dass die absoluten Kosten pro Schutzfall bei der vorliegenden Berechnungsmethode deutlich höher ausfallen als wenn eine Multiplikation der Wohneinheiten mit einer festgelegten Bewohnerzahl erfolgt. Die vorliegende Berechnungsmethode lässt damit die Schallschutzkosten deutlich höher aussehen als die alternative Berechnungsmethode. In der Abwägung wurde dieser Aspekt berücksichtigt.

Zur Vermeidung der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt angesprochenen Schlaggeräusche an den Widerlagern der Brückenbauwerke wurde dem Vorhabensträger der Einbau lärmarmen Übergangskonstruktionen, soweit diese beim jeweiligen Bauwerk erforderlich sind, zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.2 dieses Beschlusses).

Entsprechend dem „Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2013, ist zu berücksichtigen, dass wegen des Schmutzeintrages durch den Verkehr aus dem Streckenabschnitt mit anderer Deckschicht bei der Lärmberechnung eine Länge von 150 m nicht als schallmindernd angesehen werden kann. Aufgrund der auf Autobahnen höheren Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge wird durch den Selbstreinigungseffekt das Zusetzen zwar erheblich verzögert aber nicht gänzlich verhindert. Am Baubeginn würde im vorliegenden Fall eine Verlängerung der Ausführung des lärmindernden Fahrbahnbelags in Richtung Westen dazu führen, dass dieser Belag über das zur Querung der Bundesautobahn A 93 erforderliche Kreuzungsbauwerk geführt werden müsste. Nachdem das Oberflächenwasser auf der Unterlage des lärmindernden Fahrbahnbelages zum Rand abgeführt werden muss, um ein Aufstauen des Wassers unbedingt zu verhindern, wären auf dem Bauwerk umfangreiche Umbauarbeiten erforderlich um eine funktionstüchtige seitliche Entwässerung sicherstellen zu können.

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof in den Bundesverkehrswegeplan 2030 ist allerdings sichergestellt, dass ein weiterer Ausbau im zeitlichen, räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der

plangegenständlichen Ausbaumaßnahme mit einem ganzheitlichen Konzept erfolgen kann und später entbehrliche Zwischenausbaustufen nicht sinnvoll erscheinen.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, den Hinweis als lärmindernden Fahrbahnbelag keinen Waschbeton gemäß ARS Nr. 5/2006 (vom 17. Februar 2006, VkB. 2006, 186 ff.) einzubauen, da dieser Fahrbahnbelag nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt den Verkehrslärm nicht um -2 dB(A) mindert, zu berücksichtigen. Ebenso wird von Seiten des Vorhabensträgers der Hinweis beachtet, dass die Straßenoberfläche „Lärmarmer Gussasphalt“ (GALA) nach dem ARS Nr. 22/2010 (vom 4. September 2010, VkB. 2010, 397 ff.) nach den Erfahrungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vornehmlich nur das Rollgeräusch der Pkw und nicht auch der Lkw reduziert.

Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt in der Stellungnahme vom 29. Juni 2016 zur Verstärkung der Vorbeifahrtgeräusche geforderte schrittweise Absenkung der Enden der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ab der Überstandslänge mindestens im Verhältnis 1:8 und des Übergangs benachbarter Anlagen mit unterschiedlichen Höhen im gleichen Verhältnis wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.1 dieses Beschlusses).

Die jeweilige Ausführung der vorgesehenen Lärmschutzwände ist in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1 dieses Beschlusses näher beschrieben, insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

#### *1.3.2 Autobahnkreuz Regensburg, Ziegetsdorf, Pentling*

#### *1.3.3 St. Vincent/Kasernenviertel*

#### *1.3.4 Burgweinting*

#### *1.3.5 Neutraubling, Gärtnersiedlung*

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1.2.2 sowie 3.3.6.4.1.1, 3.3.6.4.1.5, 3.3.6.4.1.6, 3.3.6.4.2 und 3.3.6.4.3 sowie die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 verwiesen. Wie das Bayerische Landesamt für Umwelt in seinen Stellungnahmen vom 29. Juni 2016 und 7. März 2017 mitgeteilt hat, werden die im Bereich von St. Vincent/Kasernenviertel, Burgweinting und Barbing vom Vorhabensträger vorgenommenen Tekturen zur Verbesserung der Verkehrslärmsituation begrüßt.

#### *1.3.6 Gesamtlärbetrachtung*

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen

### 1.3.7 Verstärkung der Verkehrsgeräusche

Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 1.3.1 und die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

## 2. Luftreinhaltung

In seiner lufthygienischen Bewertung kam das Landesamt für Umwelt zum Ergebnis, dass seitens der Luftreinhaltung gegen den geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof keine Bedenken bestehen.

### Fazit:

Die Forderungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

### 3.4.12 Universitätsklinikum Regensburg

Das Universitätsklinikum Regensburg hat mit Schreiben vom 28. Juli 2016 zu den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 Stellung genommen. Mit der Tekturplanung besteht in Bezug auf die Entwicklungsflächen des Hochschulcampus und des Universitätsklinikums Regensburg insoweit Einverständnis als die angeführten Grundstücke nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

An den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäudeteilen des Universitätsklinikums besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Bezüglich der geforderten Berücksichtigung der Festlegungen „Bebauungsplans für das Gelände der medizinischen Forschungs- und Ausbildungsstätte der Universität Regensburg“, da die im Bebauungsplan dargestellten Baufelder und deren Nutzung beziehungsweise Nutzungsanforderungen Grundlage der derzeitigen baulichen Entwicklung sind, ist unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2.3 dieses Beschlusses folgendes festzustellen:

Der Verkehrslärmschutz ist in § 41 BImSchG und der 16. BImSchV geregelt. Durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 ist der Anwendungsbereich der Normen eröffnet.

§§ 41 BImSchG, 1 ff. BImSchV sind strikt zu beachtende Normen. Dies bedeutet insbesondere auch, dass diese nicht der Abwägung unterliegen (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 CN 5-98, DVBl. 1999, 1288). Ferner wird die Einhaltung

dieses zwingenden Rechts von den Gerichten voll überprüft, das heißt auch, dass hier der Planfeststellungsbehörde kein Ermessens- und/oder Abwägungsspielraum verbleibt.

Zum Verhältnis von Straßenplanung zu Bebauungsplänen führt des Bundesverwaltungsgericht aus: „Dass die Planfestsetzung "reines Wohngebiet" der Verfestigung der Straßenplanung zeitlich vorausging, wirkt sich auf die "plangegebene Vorbelastung" aus: Ein Grundstück wird nämlich durch eine sich verfestigende Straßenplanung dann nicht mehr - mit der Folge einer Duldungspflicht gegenüber künftigem Lärm - vorbelastet, wenn die Straßenplanung ihrerseits auf eine vorhandene bebauungsrechtlich verfestigte Situation trifft. Das ist der Fall, wenn die von der künftigen Straße nachteilig betroffenen Grundstücke in einem durch einen gültigen Bebauungsplan im Sinne des § 30 BBauG festgesetzten Baugebiet bestimmter Art, etwa in einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet, liegen; denn mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans erlangen die Eigentümer der Grundstücke im Plangebiet eine Position, aufgrund derer sie darauf vertrauen können, dass eine nachfolgende "heranrückende" Straßenplanung auf die nach dem Bebauungsplan gegebene Nutzbarkeit ihrer Grundstücke Rücksicht nehmen, nämlich nicht ohne Vorkehrungen gegen von ihr ausgehende erhebliche Lärmbelastungen verwirklicht werde. Darauf, ob die Grundstücke in dem festgesetzten Baugebiet bereits erschlossen sind, kommt es nicht an; denn die rechtsverbindliche Entscheidung über eine bestimmte Bebaubarkeit der Grundstücke, die nach Maßgabe der festgesetzten Bebaubarkeit gegen Umgebungsbelastungen geschützt ist, wird mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans getroffen; auf diese Entscheidung hat der Zeitpunkt der Erschließung der Grundstücke des Baugebiets keinen Einfluss. Es kommt auch nicht darauf an, ob die Grundstücke später tatsächlich entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans bebaut und genutzt werden, oder ob für die Bebauung und Nutzung Ausnahmen und Befreiungen erteilt worden sind; denn der Eigentümer eines Grundstücks z.B. in einem festgesetzten Wohngebiet kann allgemein darauf vertrauen, dass eine spätere Straßenplanung durch geeignete Vorkehrungen die erforderliche Rücksicht auf das - insgesamt schutzbedürftige und schutzwürdige - Baugebiet nehmen werde.

Mit der soeben dargelegten Auffassung, in einem festgesetzten Baugebiet würden auch unbebaute Grundstücke nach Maßgabe des Schutzes, den ihnen die Planfestsetzungen vermitteln, durch eine sich nach Inkrafttreten des Bebauungsplans verfestigende Straßenplanung nicht "vorbelastet", setzt sich der Senat nicht in Widerspruch zu seiner bisherigen Rechtsprechung: Im Urteil vom 21. Mai 1976 (a.a.O.) hat er von einer plangegebenen Vorbelastung gesprochen, wenn sich ein Baugebiet in Richtung auf eine durch förmliche Auslegung der Planunterlagen in der

Planung bereits verfestigte Straße weiterentwickelt, wenn also Bauland nach Verfestigung der Straßenplanung erst entsteht. Im Urteil vom 14. Dezember 1979 (a.a.O.) hat der Senat bei der Frage einer Vorbelastung zwar auf den Zeitpunkt der Bebauung des Grundstücks abgestellt; dort war aber die in Rede stehende Änderung einer Bahnlinie erst lange nach der Bebauung des benachbarten Grundstücks geplant und verwirklicht worden; die Frage, ob ein Grundstück bereits vor seiner Bebauung eine Position haben kann, die eine - hinzukommende - plangegebene Vorbelastung ausschließt, stellte sich folglich gar nicht. Auch im Urteil vom 11. November 1983 (a.a.O.) hatte der Senat diese Frage nicht zu entscheiden, weil dort die Grundstücke der Kläger im Zeitpunkt der Planverfestigung bereits bebaut waren. Der Senat hat lediglich zum Ausdruck gebracht, dass "Baureife" nicht davor schützt, dass der Verkehr auf einer zugleich mit dem Bauland ausgewiesenen Anliegerstraße später zunimmt mit der Folge, dass die Anliegergrundstücke höheren Lärmbelastungen ausgesetzt sind.

[Ferner führt das Bundesverwaltungsgericht aus: ...] stellte sie die Straßenplanung nicht von der Pflicht frei, bebauungsplanmäßig ausgewiesenem - wie auch sonst baureifem - Wohnbauland ausreichenden Schutz vor erheblichen Belästigungen durch Verkehrsgeräusche zu gewährleisten. Die Vorschrift regelt nämlich nicht abschließend, dass beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Straßen nur auf bereits bestehende oder bauaufsichtlich genehmigte bauliche Anlagen durch Vorkehrungen zum Schallschutz Rücksicht zu nehmen ist, und nicht auch auf die von Verkehrsgeräuschen ungestörte künftige Nutzbarkeit baureifer Grundstücke.“ (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985, Az. 4 C 63/80, BVerwGE 71, 150, Rdnr. 21, 23, 24 juris).

Dies bedeutet also, dass Festsetzungen in Bebauungsplänen grundsätzlich geschützt sind, sofern diese der Fachplanung zeitlich vorausgehen. Es kommt also auch nicht darauf an, ob die mögliche Nutzung in absehbarer Zeit verwirklicht wird, sondern allein die Situation des Grundstücks ist maßgeblich. Dabei ist es ausreichend, wenn das Grundstück zum Zeitpunkt der Verfestigung der Fachplanung bereits (insbesondere nach den Festsetzungen eines Bebauungsplans) baulich nutzbar ist (BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1991, Az. 4 C 51/89 BVerwGE 87, 332; BVerwG, Urteil vom 9. März 1979, Az. IV C 41.75, Rdnr. 33 juris setzt den zeitlichen Horizont enger, bezieht sich aber nicht auf Grundstücke in einem Bebauungsplangebiet).

In Ausnahme hierzu ist auf eine Bebauungsplanung dann keine Rücksicht zu nehmen und eine Grenze dort zu ziehen, wo die Planung keinen hinreichende Grad

an Konkretisierung mehr aufweist (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 11. Februar 2004, Az. 5 S 386/03, Rdnr. 92 juris).

Für den vorliegend beantragten Ausbau der Bundesautobahn A 3 bedeutet dies Folgendes:

Der Bebauungsplan für das Universitätsklinikum unterscheidet drei Baugebiete, welche getrennt zu untersuchen sind. Für jedes Baugebiet ist zu untersuchen, welche Festsetzungen sich aus dem Bebauungsplan ergeben und welche baurechtliche Situation für das Grundstück insgesamt besteht. Daran anschließend ist zu prüfen, welche Anforderungen durch die 16. BImSchV gestellt werden.

Der Vorhabenträger trägt vor, dass der Bebauungsplan inzwischen überholt sei, da abweichend gebaut worden sei. Zum rechtlichen Maßstab ist dabei auszuführen: „Eine bauplanerische Festsetzung tritt wegen Funktionslosigkeit außer Kraft, wenn und soweit – erstens – die Verhältnisse, auf die sie sich bezieht, in der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht haben, der eine Verwirklichung der Festsetzung auf unabsehbare Zeit ausschließt. Zu dieser ersten Voraussetzung ist erläuternd klarzustellen, dass bei der von ihr ausgehenden Prüfung nicht gleichsam isolierend auf einzelne Grundstücke abgestellt, also die Betrachtung darauf beschränkt werden darf, ob die Festsetzung hier und dort noch einen Sinn ergibt. Zu würdigen ist vielmehr grundsätzlich die Festsetzung in ihrer ganzen Reichweite, und zu würdigen ist ferner nicht nur die einzelne Festsetzung, sondern auch die Bedeutung, die sie für den Plan in seiner Gesamtheit hat. Hinzutreten muss aber außerdem als zweite Voraussetzung eine bestimmte Offenkundigkeit des Mangels. Die zur Funktionslosigkeit führende Abweichung zwischen der planerischen Festsetzung und der tatsächlichen Situation muss – zweitens – in ihrer Erkennbarkeit einen Grad erreicht haben, der einem etwa dennoch in die Fortgeltung der Festsetzung gesetzten Vertrauen die Schutzwürdigkeit nimmt.“ (BVerwG, Urteil vom 29. April 1977, Az. IV C 39.75, BVerwGE 54, 5). Bei der Beurteilung der Funktionslosigkeit sind die einzelnen Festsetzungen maßgebend (BVerwG, Urteil vom 30. Juni 2004, Az. 4 C 3.03, BVerwGE 121, 205), so dass auch einzelne Festsetzungen funktionslos werden können, während die übrigen Festsetzungen fortbestehen (Kalb/Külpmann, in: Ernst/Zinkahn/ Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, 122. EL August 2016). Der Grundsatz ist demnach die Wirksamkeit eines Bebauungsplans und die (teilweise) Funktionslosigkeit die begründungsbedürftige Ausnahme. Die einfache Behauptung des Vorhabensträgers einer abweichenden Bebauung rechtfertigt eine solche Annahme also nicht. Weit überwiegend ist der Bebauungsplan wie vorgesehen verwirklicht. Lediglich einige wenige, kleinere Gebäude und Parkflächen sind außerhalb der Baugrenzen errichtet. Das im Bebauungsplan eingezeichnete Krankenhaus hat nicht die Qualität einer Festsetzung im Sinne des § 9 BauGB. Die

innerhalb der Baugrenzen eingezeichneten „Gebäude“ sollten nur die ungefähren Gebäudeumrisse wiedergeben, nicht aber schon ein fertig geplantes Gebäude festsetzen. Das gilt auch für das eingezeichnete Krankenhaus. Besonders deutlich wird dies an den öffentlichen Verkehrsflächen, welche außerhalb der Baugrenzen in Farbe festgesetzt sind und innerhalb der Baugrenzen lediglich rechtsunverbindlich eingezeichnet sind. Folglich ist festzuhalten, dass eine Funktionslosigkeit des Bebauungsplans nicht vorliegt.

Bezüglich der sich daraus ergebenden Folgerungen für die Baugebiete I bis III wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2.3 dieses Beschlusses sowie die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 6.3.1 bis 6.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Universitätsklinikums Regensburg werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.4.13 Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband hat mit Schreiben vom 30. Oktober 2014 und 19. Juli 2016 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 und den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 Stellung genommen, wobei in der Stellungnahme vom Juli 2016 auf die Stellungnahme aus dem Jahr 2014 verwiesen wurde.

Im Einzelnen ist zu den Einwendungen und Forderungen des Bayerischen Bauernverbandes entsprechend der Nummerierung des Schreibens vom 30. Oktober 2014 folgendes festzustellen:

*Zu 1.: Grundsätzliche Anmerkungen zum Planfeststellungsverfahren*

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.11 dieses Beschlusses sowie die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1T; Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 8T, Unterlagen 9.3T und 9.4T; Band 5: Unterlage 19.1.1T) ist festzustellen, dass das geplante Straßenbauvorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist.

*Zu 2.: Flächenverbrauch*

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren sind die konkreten Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf die Landwirtschaft zu berücksichtigen und entsprechend zu bewerten.



Das Vorhaben beansprucht unbestritten in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planung ausreichend berücksichtigt. Auf die Inanspruchnahme der für das Straßenbauvorhaben benötigten Grundstücksflächen kann auch unter Würdigung der landwirtschaftlichen Interessen nicht verzichtet werden, da dies für das Bauvorhaben erforderlich und die Fläche auch nicht weiter reduzierbar ist. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (beispielsweise Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (beispielsweise Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhandenen Topographie. Insbesondere ist festzustellen, dass die bestehenden Böschungen mit Neigungen von 1:1,5 nicht zu Böschungen mit Neigungen 1: 2 geändert werden. Wie der Vorhabensträger bereits in seiner Beantwortung der Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes darauf hingewiesen hat, wird lediglich die Einschnittsböschung zwischen Bau-km 491+900 bis ca. 492+500 aufgrund des bautechnisch schwierigen Untergrundes, wie bisher auch, mit einer Böschungsneigung von 1:2 ausgebildet. Die vorliegende Planung entspricht somit dem Stand der Technik und wird den verkehrlichen Ansprüchen in vollem Umfang gerecht.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (VGH München, Urteil vom 26. September 2003 Az. 8 A 02.40065, DÖV 2004, 495, Rdnr. 29 juris).

Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.11 bereits ausgeführt, kann der Landverbrauch auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme,

insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses) ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich unter anderem aus § 5 LwG ergibt, berührt.

Bezüglich der im Einzelnen vorgetragenen Existenzgefährdungen einiger Einwendungsführer wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Einzeleinwendungen verwiesen.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen (Ersatzland, Geld) dem Grundstückseigentümer zu leisten sind. Eine Ersatzlandgestellung durch den Vorhabensträger ist bei einer Existenzgefährdung, wenn diese dadurch abgewendet werden kann, in der Abwägung zu berücksichtigen. Auf die Ausführungen zu den Einzeleinwendungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

*Zu 3.: Anmerkungen zur Bauweise*

*Zu 3.1.: Lärmschutz/Böschungsneigungen*

Bei der vom Bayerischen Bauernverband angeführten Böschungsneigung von 1:1,5 ab einer Böschungshöhe größer als 2,00 m handelt es sich entsprechend der Ziffer 4.2.4 der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008) um eine Regelbauweise. Bautechnisch sind sicherlich steilere Böschungen möglich. Wie der Vorhabensträger allerdings bereits zutreffend in seiner Beantwortung der diesbezüglichen Forderung festgestellt hat, wäre eine steilere Ausführung der Böschungen auch im Hinblick auf die Standfestigkeit sowohl in der Ausführung wie auch in der Unterhaltung aufwendiger und kostenintensiver, so dass die pauschale Forderung auf steilere Ausführung der Böschungsneigungen zurückzuweisen ist.

Bei der Planung der Lärmschutzanlagen müssen sowohl schalltechnische, wie auch städtebauliche und landschaftsplanerische sowie wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden. Durch den geplanten Einsatz eines Lärmschutzbelags mit einem Korrekturfaktor von -5 dB(A) erfolgt bereits ein wesentlicher Beitrag zur Lärmreduzierung unmittelbar an der Fahrbahn und damit auch zur Reduzierung weiterer erforderlicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen, Lärmschutzwänden und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen. Mit der letztgenannten Kombination von Wällen mit aufgesetzten Wänden wird auch insoweit dem Gebot der Minimierung des Flächenverbrauchs Rechnung getragen.

Die Forderung des Bayerischen Bauernverbandes nach einer weiteren Flächeneinsparung mittels der Errichtung von Lärmschutzwänden anstelle der geplanten Lärmschutzwälle wird zurückgewiesen.

Dort, wo die vorliegende Planung Lärmschutzwälle vorsieht, ist dies nicht zu beanstanden, denn Wälle sind zwar raumgreifender als Wände, doch erweisen sich Wälle zum einen als wesentlich landschafts- und naturverträglicher als Wandanlagen und zum anderen auch als in der Herstellung wie im Unterhalt wesentlich kostengünstiger. Zudem sind zur Unterhaltung der Lärmschutzwände Unterhaltungswege erforderlich, so dass sich diesbezüglich unter dem Gesichtspunkt des grundsätzlichen Flächenverbrauchs der Unterschied zwischen beiden Varianten mit Abnahme der Höhe der Lärmschutzeinrichtung immer mehr verkleinert. Teilweise tritt kein markanter Unterschied zwischen den beiden Lärmschutzvarianten auf.

### *Zu 3.2.: Brückenüber- und Unterführungen*

Bei der Querschnittswahl wurden von Seiten des Vorhabensträgers etwaige Änderungsabsichten der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger berücksichtigt.

Im Ausbaubereich befinden sich insgesamt 28 Unter- bzw. Überführungsbauwerke (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7). Von den Unter- und Überführungsbauwerken müssen 16 Bauwerke aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 vollständig erneuert werden. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die vorhandenen Verhältnisse des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes wieder herzustellen. Der Vorhabensträger hat allerdings bei der Querschnittswahl etwaige

Änderungsabsichten der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger berücksichtigt.

An den kreuzenden Straßen werden keine Umbaumaßnahmen durchgeführt, welche die Bestandssituation der verfügbaren Fahrbahnbreiten verändern. Eine Verpflichtung des Vorhabensträgers zur Herstellung eventueller Haltebuchten oder größerer Fahrbahnbreiten als vorhanden besteht nicht. Derartige Maßnahmen obliegen dem Baulastträger des jeweiligen Verkehrswegs und stehen nicht im Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3.

*zu 3.3.: Anlage von Verkehrsschildern*

Verkehrsrechtliche Anordnungen und damit auch das Aufstellen von Verkehrsschildern ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Des Weiteren sind für das Anbringen von Verkehrszeichen die einschlägigen gesetzlichen Regelungen (wie insbesondere Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung) sowie Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) zu beachten. Eine Sichtbehinderung durch Verkehrszeichen dürfte damit ausgeschlossen sein.

*Zu 4.: Landwirtschaftliche Infrastruktur*

*Zu 4.1.: Veränderte Feldformen/Wegenetz*

Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) ist das bestehende Wegenetz nur in geringem Umfang betroffen. Vorhandene öffentliche Feld- und Waldwege werden nicht ersatzlos aufgelassen. Durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 betroffene parallel verlaufende Wege werden in paralleler Lage wieder hergestellt. Durch diese geringfügigen Anpassungen entstehen keine Mehrwege für die Land- und Forstwirtschaft.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz entsprechend angepasst und somit in ausreichender Weise wiederhergestellt wird, bedeutet nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden.

Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27. April 1990, Az. 4 C 18.88, NvWz 1990, 1165). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes

oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Bezüglich der Zufahrtsverhältnisse während der Bauzeit wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise dem Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren daher nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Bezüglich der Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen wird auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.5.1.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

zu 4.2.: *Entwässerung/Grundwasser*

Aufgrund des im Bereich des Aubachs oberflächennah anstehenden Grundwassers hat der Vorhabensträger das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland mit einer hydrogeologischen Untersuchung der Grundwassersituation beauftragt. Neben den Aufzeichnungen der Grundwassermesspegel von 1974 bis 1994 der Rhein-Main-Donau AG wurden die Daten von 21 im Jahre 2012 errichteten eigenen Grundwassermesspegeln mit ausgewertet. Aus der Kombination der zuvor genannten Messdaten wurden detaillierte Grundwassergleichen- und Flurabstandspläne erstellt.

Bei einer Versickerung von Niederschlagswasser muss sichergestellt werden, dass es dadurch nicht zu einer Verschlechterung der Situation in Bereichen mit dichter Wohnbebauung und Gewerbebetrieben kommt. Das der Planfeststellungsbehörde vorliegende und in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigte Gutachten des Büros Dr. Blasy & Dr. Øverland kommt zu dem Ergebnis, dass bereits einen Meter neben der Versickermulde keine messbare Erhöhung des Grundwasserspiegels berechnet werden kann. Eine Verschlechterung der Grundwassersituation in Bezug auf die Grundwasserstände durch den Ausbau der bestehenden Autobahn von vier auf sechs Fahrstreifen kann damit ausgeschlossen werden.

Wie das Wasserwirtschaftsamt Regensburg in seiner Stellungnahme vom 11. Dezember 2014 feststellt, darf durch die teilweise geplanten, zeitweise flächenhaften Versickerungen von Niederschlagswasser die natürliche Selbstreinigungskraft des Bodens und des Grundwassers sowie die Aufnahmefähigkeit des Untergrundes nicht überfordert werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Entsprechend dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Gutachten „Entwässerung A 3, Auswirkungen im Aubach – Einzugsgebiet“ des Büros Dr. Blasy & Dr. Øverland vom 15. Juli 2014 wurde auch die Leistungsfähigkeit des Bahndurchlasses berechnet. Die Zuflüsse bei einem 100-jährlichen Ereignis zum Bahndurchlass im Ist-Zustand sowie im Planungszustand unter der Berücksichtigung der Einleitung aus der Autobahntwässerung wurde mit dem Niederschlags-Abfluss-Modell ermittelt und die Abflüsse im hydraulischen Modell übernommen.

Zur Berücksichtigung einer starken Verlegung innerhalb des Durchlasses wurde der dritte Abschnitt des Bahndurchlasses, der mit DN 500 den geringsten Querschnitt aufweist, auf DN 400 verringert. Mit dieser Einstellung wurde im Modell eine maximale Leistungsfähigkeit von 300 l/s ermittelt. Unter Hinweis auf die Tabelle 35 auf Seite 284 ergibt sich gegenüber dem Ist-Zustand von 333,07 m ü.NN. mit dem Planzustand eine Einstauhöhe von lediglich 333,02 m ü.NN.. Eine Betroffenheit Dritter ist daher auszuschließen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist daher nicht davon auszugehen, dass sich aufgrund des geplanten Straßenbauvorhabens in Bezug auf die Grundwasserstände und die Hochwassersituation nachteilig Auswirkungen auf angrenzende landwirtschaftliche Flächen ergeben. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.16 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Aufrechterhaltung bestehender funktionsfähiger Drainage- und Entwässerungsanlagen wurde dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.15 zur Auflage gemacht.

*Zu 4.3.: Schattenwurf/Vernässung durch Lärmschutzwall*

Eine schadlose Ableitung des Oberflächenwassers wurde dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht.

Die Lärmschutzeinrichtungen südlich der Bundesautobahn A 3 werden sich hinsichtlich ihrer Verschattungswirkung ausschließlich auf Straßenbestandteile beschränken. Die nördlich der Bundesautobahn A 3 vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen werden sicherlich zu einer gewissen Verschattung führen, wobei sich diese Wirkung nur im Bereich von Irl auf die an den Lärmschutzwall angrenzenden Flächen unmittelbar auswirkt. In den übrigen Bereichen wird diese Wirkung, durch die erforderlichen Entwässerungseinrichtungen und Begleitwege und dem damit größeren Abstand zu den landwirtschaftlichen Flächen, minimiert. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen sind auf alle Fälle als nicht so schwerwiegend einzuschätzen, als dass sie die mit der Lärmschutzwand hinsichtlich der Lärmsituation erzielbaren Verbesserungen aufwiegen könnten. Auch wird eine weitere Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen nicht unmöglich gemacht.

Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung auch erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Wiget, in: Zeitler, BayStrWG, Art. 17 Rdnr. 54, 20. Erg.-Lfg. 2010).

Bezüglich eventueller Ertragsausfälle wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

*Zu 5.: Anlage von ökologischen Ausgleichsflächen*

*Zu 5.1.: Grundsätzliche Hinweise zur Anlage von Ausgleichsflächen*

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ist zur gesetzlich geforderten naturschutzrechtlichen Bewältigung der Eingriffsfolgen notwendig.

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgte gemäß den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" (Gemeinsame Bekanntmachung der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21. Juni 1993). Auch unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Strukturierung des Gebietes ist der ermittelte Grundstücksbedarf für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen notwendig. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3 darf verwiesen werden. Die Feststellung des Bayerischen Bauernverbandes, dass Ausgleichsflächenausweisungen aufgrund unangemessener

Ausgleichsfaktoren stark zur Flächenverknappung des Produktionsfaktors Boden beitragen wird zurückgewiesen.

Die Lage der jeweiligen Kompensationsflächen ergibt sich aus den fachlichen Erfordernissen auf Grund der beeinträchtigten Funktionen (gleichartige Funktionen). Die Kompensationsflächen sind Bestandteil eines landschaftspflegerischen Planungskonzepts und nicht beliebig situierbar. Die Auswahl der geeigneten Flächen und Maßnahmen erfolgte nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unter Beachtung des Übermaßverbots. Bei der Situierung der Kompensationsmaßnahmen hat der Vorhabensträger auf die Belange der Eigentümer und Betriebe Rücksicht genommen. So wurden die Kompensationsflächen im Rahmen der Überarbeitung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts vorrangig in solchen Bereichen geplant, in denen eine geringe landwirtschaftliche Nutzungseignung gegeben ist und der Vorhabensträger bereits Eigentümer dieser Flächen ist. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Kompensationsflächen wurden so geplant, dass möglichst große Flächeneinheiten entstehen, die zu einer Reduzierung der Grenzlängen zu landwirtschaftlich genutzten Flächen führen.

*Zu 5.2.: Humusabtrag zur Anlage von Ausgleichsflächen (6 A)*

Nachdem eine Beeinträchtigung erst ausgeglichen ist, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist, sind auch entsprechende Maßnahmen zur Abtragung von Boden und eventueller Vernässung von Flächen unerlässlich.

Auf die vorstehenden Ausführungen zu 5.1. wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

*Zu 5.3.: Offenlandmaßnahmen (4A)*

Mit Überarbeitung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts ist der geplante Maßnahmenkomplex 4A vollständig entfallen. Die nunmehr vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen finden auf Flächen des Vorhabensträgers statt (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.3.3; Band 3: Unterlagen 9.1, Blatt Nr. 1T, 9.2, Blatt Nr. 8T und 9.3T; Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5).



Zur vom Bayerischen Bauernverband angesprochenen Problematik des landwirtschaftlichen Flächenfraßes durch Inanspruchnahme naturschutzfachlicher Kompensationsflächen für spätere Bauvorhaben und den damit verbundenen weiteren Kompensationsbedarf ist folgendes festzustellen:

Grundsätzlich sollen naturschutzfachliche Kompensationsflächen nicht wieder für Eingriffe in Anspruch genommen werden. Müssen wegen künftiger baulicher Entwicklungen aus unabweisbaren Gründen des Allgemeinwohls doch Kompensationsflächen für neuerliche Eingriffe in Anspruch genommen werden, sind

- die Kompensationsmaßnahmen im ursprünglich vorgesehen Umfang und der bisher erreichten Qualität zu „verlagern“. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die neuen Flächen auch geeignet sind, die ursprünglich definierten Ziele zu erfüllen. Und
- gesonderte zusätzliche Kompensationsmaßnahmen sind für das neue Vorhaben erforderlich.

Dabei ist als Vor-Eingriffs-Zustand für die Beurteilung des neuen Vorhabens die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbildes vor Durchführung der Kompensationsmaßnahmen für das ursprüngliche Vorhaben zugrunde zu legen.

Bei Anwendung dieser Vorgehensweise ist keine Potenzierung der Flächeninanspruchnahme gegeben.

*Zu 5.4.: Anrechnung von Rand-, Retentions-, Abbau- und Böschungsbereichen zu ökologischen Ausgleichsflächen zur Flächenminimierung*

Gemäß den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" sind Straßennebenflächen wie Böschungen. Teil des Vorhabens und damit Eingriffsfläche. Sie können daher nicht gleichzeitig Ausgleichsmaßnahmen sein. Allerdings wird durch eine landschaftsgerechte Gestaltung der Straßennebenflächen mittels Gestaltungsmaßnahme eine Minimierung der Beeinträchtigung von Naturhaushalt und Landschaftsbild erreicht, so dass sich durch diese Gestaltungsmaßnahmen auch der Kompensationsbedarf entsprechend vermindert.

*Zu 5.5.: Prüfung alternativer Ausgleichmodelle und produktionsintegrierte Maßnahmen*

Wie bereits ausgeführt wurde der Ausgleichsbedarf nach den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ berechnet. Bei den Grundsätzen handelt es sich um einen flächenmäßigen Ansatz. Bei produktionsintegrierten Maßnahmen wäre zum Beispiel eine Anrechnung im Verhältnis 1:1 flächenmäßig nicht möglich. Eine, wie vom Bayerischen Bauernverband geforderte, Reduzierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich leistungsfähiger Flächen ist daher, wie der Vorhabensträger in seiner schriftlichen Beantwortung der Forderung zutreffend ausführt, mit einer derartigen Maßnahmenumsetzung nicht zu erwarten.

*Zu 6.: Hinweise zur Bauausführung*

Den vorgetragenen Forderungen wird durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern, 4.5, 4.6 und 4.16 in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, werden dem Vorhabensträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabensträger entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt.

*Zu 7.: Gesamtbewertung*

Unabhängig davon, dass künftige kommunale und betriebliche Erweiterungen und der damit verbundene Flächenbedarf zum heutigen Zeitpunkt überhaupt nicht abgeschätzt werden können, sind im vorliegenden Verfahren nur die Auswirkungen des plangegenständlichen Straßenbauvorhabens zu bewerten und in die Abwägung einzustellen.

Wie zu 1. bereits ausgeführt ist festzustellen, dass das geplante Straßenbauvorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planung ausreichend berücksichtigt. Auf die Inanspruchnahme der für das Straßenbauvorhaben benötigten

Grundstücksflächen kann auch unter Würdigung der landwirtschaftlichen Interessen nicht verzichtet werden, da dies für das Bauvorhaben erforderlich und die Fläche auch nicht weiter reduzierbar ist.

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ist zur gesetzlich geforderten naturschutzrechtlichen Bewältigung der Eingriffsfolgen notwendig.

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgte gemäß den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" (Gemeinsame Bekanntmachung der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21. Juni 1993). Auch unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Strukturierung des Gebietes ist der ermittelte Grundstücksbedarf für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen notwendig. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3 darf verwiesen werden. Die Feststellung des Bayerischen Bauernverbandes, dass Ausgleichsflächenausweisungen aufgrund unangemessener Ausgleichsfaktoren stark zur Flächenverknappung des Produktionsfaktors Boden beitragen wird zurückgewiesen.

Die Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) ist am 1. September 2014 in Kraft getreten. Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 8. August 2014 unter Vorlage vollständiger und aussagekräftiger Planunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 17 FStrG beantragt. Nach § 23 Abs. 1 BayKompV sind die Regelungen dieser Verordnung grundsätzlich nicht auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren anzuwenden. Der Vorhabensträger hat die Anwendung auch nicht beantragt.

#### Fazit:

Die Forderungen des Bayerischen Bauernverbandes werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.4.14 Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG hat mit Schreiben vom 22. Oktober 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 Stellung genommen. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 1.1 und 7 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich des Hinweises, dass die örtlichen Gewässer aufgrund der derzeitigen Vorflutverhältnisse kein zusätzliches Oberflächenwasser aufnehmen können ist Folgendes festzustellen:

Entsprechend dem Gutachten der Büros Dr. Blasy & Dr. Øverland „Entwässerung A 3, Auswirkungen im Aubach – Einzugsgebiet“ vom 15. Juli 2014 wurde auch die Leistungsfähigkeit des Bahndurchlasses berechnet. Die Zuflüsse bei einem 100-jährlichen Ereignis zum Bahndurchlass im Ist-Zustand sowie im Planungszustand unter der Berücksichtigung der Einleitung aus der Autobahntwässerung wurde mit dem Niederschlags-Abfluss-Modell ermittelt und die Abflüsse im hydraulischen Modell übernommen.

Zur Berücksichtigung einer starken Verlegung innerhalb des Durchlasses wurde der dritte Abschnitt des Bahndurchlasses, der mit DN 500 den geringsten Querschnitt aufweist, auf DN 400 verringert. Mit dieser Einstellung wurde im Modell eine maximale Leistungsfähigkeit von 300 l/s ermittelt. Unter Hinweis auf die Tabelle 35 auf Seite 284 ergibt sich gegenüber dem Ist-Zustand von 333,07 m ü.NN. mit dem Planzustand eine Einstauhöhe von lediglich 333,02 m ü.NN. Eine Betroffenheit Dritter ist daher auszuschließen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Der Vorhabensträger hat bestätigt, dass die in den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 angegebenen Bauwerksabmessungen zum BW 59 (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 3T; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.12) die von der DB AG im Schreiben vom 8. Juli 2016 angegebenen lichten Weiten und Stützweiten des Bauwerks über die Strecke 5500 München Hbf. – Regensburg Hbf., km 134,282 berücksichtigt.

Zu der mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 16. Februar 2017 mitgeteilten Planänderung hat die Deutsche Bahn AG mit Schreiben vom 27. Februar 2017 mitgeteilt, dass durch die geänderte Planung ihre Belange nicht berührt sind.

Fazit:

Die Forderungen der Deutschen Bahn AG werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.4.15 Verkehrsclub Deutschland

Der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Regensburg (im weiteren Verlauf mit Verkehrsclub Deutschland bezeichnet) hat mit Schreiben vom 26. Oktober 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 Stellung genommen. Eine Stellungnahme

des Verkehrsclub Deutschland zu den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 liegt nicht vor.

Zur Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland vom 26. Oktober 2014 ist grundsätzlich festzustellen, dass die Notwendigkeit des Vorhabens nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen ist. Bei alternativen Verkehrskonzepten, wie der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau des Schienennetzes, Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene oder wie vorliegend der Förderung des Radverkehrs, geht es vorrangig um Verkehrspolitik. Demgegenüber ist jedoch der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof) zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten.

Die Forderung des Verkehrsclubs Deutschland, parallel zur Bundesautobahn A 3 einen durchgehenden Betriebsweg vorzusehen, der von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden kann und das bestehende Geh- und Radwegnetz ergänzt, ist insoweit zurückzuweisen, als der Vorhabensträger Betriebswege nur in dem Umfang errichten kann, wie dies zur Unterhaltung der Bundesautobahn A 3 mit ihren Bestandteilen zwingend erforderlich ist. Dies allein schon aus der gesetzlichen Verpflichtung den Eingriff in Natur und Landschaft sowie in Grundstücke Dritter auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken.

Der vom Verkehrsclub Deutschland beschriebene Verlauf des durchgehenden, und von ihm selbst als Radschnellweg bezeichneten, Geh- und Radweges verläuft im Wesentlichen entlang von Straßen in kommunaler Baulast. Baulastträger für Geh- und Radwege an diesen Straßen kann nur die jeweils zuständige Kommune sein, die unter bestimmten Voraussetzungen auch entsprechende staatliche Förderungen erhalten kann. Von Seiten der am Verfahren beteiligten Kommunen wurden jedoch keine Forderungen erhoben, den Anregungen des Verkehrsclubs Deutschland entsprechende Geh- und Radwegplanungen im Zuge der Anpassung des vom 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 betroffenen nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes zu berücksichtigen. Dies betrifft sowohl die Straßen- und Wege selbst, wie auch die in deren Verlauf zu erneuernden Über- und Unterführungsbauwerke. Die Führung und Breite der im Zuge der zu erneuernden Über- und Unterführungsbauwerke wiederherzustellenden oder vorzusehenden

Gehwege und Geh- und Radwege wurde vom Vorhabensträger mit den jeweils zuständigen Straßenbaulastträgern abgestimmt. Auf die schriftliche Beantwortung der Anregungen des Verkehrsclubs Deutschland zu den einzelnen Bauwerken durch den Vorhabensträger wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Errichtung eines durchgehenden Geh- und Radweges ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, so dass sich Ausführungen zu den vom Verkehrsclub Deutschland zitierten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen erübrigen.

Fazit:

Die Forderungen des Verkehrsclubs Deutschland werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.4.16 Wasser- und Bodenverband Aubachtal

Der Wasser- und Bodenverband Aubachtal hat mit Schreiben vom 4. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 Stellung genommen.

Die allgemeinen Ausführungen in Ziffer 1. des angeführten Schreibens des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal hinsichtlich Zuständigkeits- und Einzugsgebiet bedürfen keiner weiteren Kommentierung. Zu den in den Ziffern 2. bis 4. geltend gemachten Einwendungen, Bedenken und Anträgen ist folgendes festzustellen:

Zu 2.:

Das sich eventuell aus den Ausführungen in Unterlage 1, Kapitel 0.1 der Planunterlagen vom 1. August 2014 ergebende Missverständnis bezüglich der Übereinstimmung von Baukilometer und Betriebskilometer ist durch die vorgenommene Berichtigung in der Planunterlage vom 30. November 2015 (Band 1: vgl. Blau eintrag in der Unterlage 1T, Kapitel 0.1) behoben. Unabhängig davon hat sich die Übereinstimmung der Betriebskilometer mit den Baukilometern auch bereits aus den ursprünglichen Planunterlagen vom 1. August 2014 ergeben, da in allen Lageplanausfertigungen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1 bis 7) am Beginn und am Ende der Planfeststellung vermerkt war, dass der Betriebskilometer mit dem Baukilometer identisch ist.

Wie der Vorhabensträger feststellt, befindet sich das Einzugsgebiet des Aubachsammlers zwischen Bau-km 492+143 und Bau-km 500+464. In diesem Bereich wird das anfallende Niederschlagswasser bisher unbehandelt und ungedrosselt dem Aubach zugeführt. Entsprechend dem mit dem

Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmten Entwässerungskonzept wird das im Bereich zwischen Bau-km 492+143 und Bau-km 497+075 anfallende Niederschlagswasser künftig über die Regenrückhaltebecken 2 und 3 (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 3.2.2 und 3.2.3) gedrosselt über den Islinger Mühlbach oder den Seegraben in den Aubach abgeleitet. Die qualitative Niederschlagswasserbehandlung erfolgt über die den Rückhaltebecken vorgeschaltete Absetzbecken. Zwischen Bau-km 497+075 und Bau-km 500+464 wird das Niederschlagswasser mit Ausnahme des Brückenbauwerks über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG breitflächig versickert. Die qualitative Niederschlagswasserbehandlung erfolgt hierbei entsprechend der gesetzlichen Vorgaben über die belebte Oberbodenzone. Das auf dem Brückenbauwerk über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG anfallende Niederschlagswasser wird über eine Sedimentationsanlage (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 3.2.4) vorgereinigt und gedrosselt über den Seegraben in den Aubach abgeleitet. Ein Abfluss aus den Bereichen mit breitflächiger Versickerung kann allenfalls bei Überschreitungen des Berechnungsregens erfolgen, wobei sich für den Aubachsammler durch die Rückhaltung des Niederschlagswassers in den Regenrückhaltebecken 2 und 3 mit der gedrosselten Ableitung aus diesen Becken keine Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Verhältnissen ergeben dürften. Auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.10.2 sowie die nachfolgenden Ausführungen zu 3. wird verwiesen.

### Zu 3.:

Der Vorhabensträger hat das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland mit der Untersuchung der Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Bundesautobahn A 3 auf das Einzugsgebiet des Aubachs beauftragt. Hierzu hat das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland das bestehende Niederschlags-Abfluss-Modell erweitert. Dabei wurden auch Anpassungen am Modell des Ist-Zustands vorgenommen, um die bestehende Entwässerung der Bundesautobahn A 3 in das Aubach-Gebiet, die bisher noch nicht berücksichtigt wurde, zu integrieren. Für den Planungszustand wurden die geplanten Regenrückhaltebecken integriert und die zusätzliche Versiegelung durch die neuen Fahrstreifen berücksichtigt. Es wurden zwei Bemessungsfälle untersucht: Zum einen ein  $HQ_{100}$  am Aubach (bei offenem Siel) und zum anderen ein  $HQ_{100}$  an der Donau (geschlossenes Siel).

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die geplanten Volumina für die Regenrückhaltebecken 2 und 3 ausreichend sind, um auch die Rückhaltung von Niederschlagsabflüssen der Autobahntwässerung sowohl bei einem  $HQ_{100}$  am Aubach, als auch bei einem  $HQ_{100}$  der Donau zu gewährleisten.

Die Änderungen am bestehenden Hochwasserrückhaltebecken Burgweinting sind nach Aussage des Büros Dr. Blasy & Dr. Øverland bei einem HQ<sub>100</sub> am Aubach mit der Erhöhung des berechneten Beckenvolumens um 150 m<sup>3</sup> im Vergleich zum neuen Ist-Zustand als sehr gering anzusehen. Die berechneten Volumen liegen für den Planungszustand ca. 1.500 m<sup>3</sup> unterhalb des berechneten Beckenvolumens des alten Ist-Zustands, auf dessen Grundlage das Hochwasserrückhaltebecken Burgweinting gebaut wurde. Eine Verschlechterung der Hochwassersituation am Hochwasserrückhaltebecken Burgweinting kann damit ausgeschlossen werden.

Mit Hilfe eines zweidimensionalen hydraulischen Modells wurde vom Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland der Nachweis erbracht, dass es durch die geplanten zusätzlichen Einleitungen der Autobahntwässerung bei einem 6-spurigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation im Aubachgebiet kommt, da sich Erhöhungen der Wasserspiegellagen auf das Gewässer beschränken und keine zusätzlichen Ausuferungen auftreten. Damit kommt es auch nicht zu zusätzlichen Betroffenheiten Dritter.

Im Falle eines HQ<sub>100</sub> an der Donau bei geschlossenem Siel fallen für den Planungszustand durch die Zuleitungen aus der Autobahntwässerung maximal 2.400 m<sup>3</sup> an zusätzlichem Abflussvolumen an der Aubachmündung an. Um eine Verschlechterung des Ist-Zustands zu vermeiden und das Sicherheitsniveau der vorhandenen Pumpen zu erhalten, wird das zusätzliche Volumen durch Anpassung der Drossel am Regenrückhaltebecken 3 zurückgehalten.

Darüber hinaus ist das geplante Regenrückhaltebecken 3 mit einem Rückhaltevolumen von 5.000 m<sup>3</sup> groß genug, um das für das HQ<sub>100</sub> der Donau berechnete Volumen der Zulaufganglinie vollständig aufzunehmen.

Bei der Ermittlung der Abflüsse für ein HQ<sub>100</sub> am Bahndurchlass werden die größten Abflussscheitel, die als Zufluss zum Bahndurchlass gelangen, für ein 1h - Ereignis berechnet. Dabei ergibt sich für den Ist-Zustand ein Abflusswert von 0,57 m<sup>3</sup>/s, während im Planzustand durch die Drosselung der Abflüsse aus der Autobahntwässerung am Regenrückhaltebecken 3 auf 120 l/s ein Wert von 0,39 m<sup>3</sup>/s berechnet wird. Mit Hilfe eines zweidimensionalen hydraulischen Modells wurde durch das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland der Nachweis erbracht, dass sich durch die Wirkung des Regenrückhaltebeckens 3 eine Verbesserung der Abflusssituation am Bahndurchlass ergibt, bei dem sich im Einlaufbereich 5 cm niedrigere Wasserspiegellagen einstellen und es so zu einem geringeren Rückstau kommt.

Hinsichtlich der Grundwassersituation hat der Vorhabensträger aufgrund des im Bereich des Aubachs oberflächennah anstehenden Grundwassers ebenfalls das



Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland mit einer hydrogeologischen Untersuchung der Grundwassersituation beauftragt.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich zwischen der Anschlussstelle Universität im Westen und der Anschlussstelle Rosenhof im Osten sowie die Donau im Norden und dem südlichen Ortsrand von Neutraubling. Zu Beginn wurden vom Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland zunächst alle verfügbaren Daten im weiteren Umfeld gesichtet und auf Verwendbarkeit sowie Relevanz geprüft.

Um alle verfügbaren, modellrelevanten Unterlagen zu erhalten wurden vom Büro die Stadt Regensburg, die Stadt Neutraubling, die Firma E.ON sowie das Wasserwirtschaftsamt Regensburg kontaktiert. Ebenso wurden die verfügbaren Klimadaten (Niederschlagshöhen, Grundwasserneubildung) recherchiert und ausgewertet. Der Vorhabensträger hat die Planungsunterlagen der Baumaßnahme, ein digitales Geländemodell für einen Bereich von rund 500 m beiderseits der Bundesautobahn A 3 sowie Grundwasserstandsdaten des Messstellennetzes der Rhein-Main-Donau AG zur Verfügung gestellt. Nachdem das Büro in der Vergangenheit bereits im Bereich Burgweinting Untersuchungen durchgeführt hat, lagen insofern bereits Kenntnisse über die großräumigen hydrogeologischen, hydraulischen, hydrologischen und ökologischen Verhältnisse vor. Ebenso konnten die Erkenntnisse aus der vom Büro zur gleichen Zeit durchgeführten und einleitend bereits genannten hydrologischen Untersuchungen bezüglich der Auswirkungen der Entwässerung der Bundesautobahn A 3 im Aubach-Einzugsgebiet mit einfließen.

Für die Auswertung der Grundwasserstände im Untersuchungsgebiet standen dem Dr. Blasy & Dr. Øverland folgende Messwerte zur Verfügung:

1. Wasserstandsmessungen der neu erstellten 21 Grundwassermessstellen zum Zeitpunkt der Bohrung (August bis September 2012),
2. Stichtagsmessung vom 14.10.2012 an 27 Grundwassermessstellen (davon 21 neu erstellte Grundwassermessstellen),
3. Dataloggeraufzeichnungen der neu erstellten 21 Grundwassermessstellen seit November 2012 bis zur derzeit aktuellsten Auslesung Anfang Juli 2014,
4. Messwertaufzeichnungen der RMD AG von 16 Messstellen mit statistischer Auswertung der MW<sup>1</sup>, MHW<sup>2</sup> und HHW<sup>3</sup>-Werte (Zeitraum meist etwa 1974 bis 1994),

---

<sup>1</sup> MW: arithmetischer Mittelwert der Grundwasserstandsmessungen;

<sup>2</sup> MHW = arithmetischer Mittelwert der jährlichen Grundwasserstandshöchstwerte;

<sup>3</sup> HHW = absoluter Höchstwert des Grundwasserstandes im Messzeitraum

5. Online-Daten mit statistischer Auswertung der Messstelle Q4 (Lerchenfeld) seit 2006 sowie
6. Wasserstandsmessungen der Grundwassermessstellen im Baugebiet Burgweinting (verschiedene Termine 2004, 2007 und 2009)

Aus der Kombination der zuvor genannten Messdaten wurden detaillierte Grundwassergleichen- und Flurabstandspläne erstellt.

Für die Ermittlung der hydraulischen Auswirkungen der Fahrbahnverbreiterung mit Verlegung der Versickermulden und Erhöhung der Versickermenge über die Mulden wurde ein entsprechendes Grundwassermodell erstellt und eine Reihe von Variantenrechnungen durchgeführt. Festzuhalten bleibt, dass insbesondere im Bereich von ca. 500 m beiderseits der Bundesautobahn A 3, für den ein digitales Geländemodell zur Verfügung steht, genaue Angaben über Grundwasserflurabstände gemacht werden können und daher auch die Aussagegenauigkeit der Berechnungsergebnisse am höchsten ist.

Entsprechend dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Gutachten vom 15. Juli 2014 ist für den Anstieg des Grundwasserstandes während eines Niederschlagsereignisses die flächenhafte Grundwasserneubildung und nicht das Ausmaß der Muldenversickerung maßgeblich. Bei alleiniger Berücksichtigung der Muldenversickerung ergäbe sich in 1 m Entfernung zur Mulde zwischen Ist-Zustand und Planungs-Zustand eine Wasserstandserhöhung um rund 1 cm. Unter Einbeziehung der maßgebenden flächenhaften Grundwasserneubildung ist in 1 m Entfernung zur Mulde zwischen Ist-Zustand und Planungs-Zustand keine Wasserstandserhöhung mehr messbar. Das Gutachten kommt daher zum Ergebnis, dass aufgrund der geplanten Fahrbahnverbreiterung der Bundesautobahn A 3 und der damit erhöhten Versickerungsrate über seitliche Versickermulden keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserzustände zu erwarten sind.

Der Vorhabensträger hat die vom Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland erstellten Gutachten dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachbehörde vorgelegt und im Detail besprochen. Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg bestand mit dem Ergebnis der Gutachten Einverständnis. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind daher keine Gründe erkennbar, die ein Heranziehen der vom Wasser- und Bodenverband Aubachtal angeführten Unterlagen (Planfeststellungs- und Genehmigungsunterlagen für den Aubachsammler und das Schöpfwerk für den Aubachsammler) rechtfertigen. Der entsprechende Antrag auf Heranziehung der angeführten Unterlagen wird daher zurückgewiesen.

Zu 4.:

Unter Hinweis auf die Ausführungen zu 2. und 3. ist nicht davon auszugehen, dass der Wasser- und Bodenverband Aubachtal zusätzliche Nachteile durch verstärkt anfallendes und über seine Entwässerungssysteme abzuleitendes Niederschlagswasser erleidet. Ein über den bisherigen Umfang hinausgehender Unterhaltungsaufwand ist nicht zu erwarten, zumal die Ableitung des Niederschlagswassers soweit gedrosselt wurde, dass der Abfluss dem, eines unversiegelten natürlichen Geländes entspricht.

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung. Eine Auflage ist also anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann, mit der gebotenen Rücksichtnahme, im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 7 und zu den Einzeleinwendungen wird verwiesen.

Die Durchführung einer Beweissicherung wurde dem Vorhabensträger insoweit nicht zur Auflage gemacht, als künftig nicht gewährleistet ist, dass sämtliche Siedlungsaktivitäten im Einzugsgebiet des Aubachs ruhen und daher eine eindeutige Zuordnung des Verursachers nicht möglich ist.

Fazit:

Die Forderungen des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.4.17 Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (im weiteren Verlauf mit Bund Naturschutz bezeichnet) hat mit Schreiben vom 4. November 2014 umfassend zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 Stellung genommen. Eine Stellungnahme zu den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 liegt nicht vor.

Entsprechend der Nummerierung des Schreibens vom 4. November 2014 ist zu den Forderungen des Bund Naturschutz Folgendes festzustellen:

*I. Verkehrliche Grundposition*

*Klimaschutz*

Nach Ansicht des Bund Naturschutz widerspricht das Vorhaben zahlreichen übergeordneten Vorgaben zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wie auch zum Erhalt von Natur und Landschaft und zum Klimawandel. Obwohl die UNO bereits 2006 ihren beklemmenden Bericht zum Klimawandel vorgestellt habe, setze der Vorhabensträger weiter auf den Ausbau des klimaschädlichen Kfz-Verkehrs. Die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern seien jedoch an den internationalen Beschluss zum „Kyoto-Protokoll“ gebunden und damit verpflichtet, die Emissionen von CO<sub>2</sub> und die anderer für das Klima schädlicher Abgase zu verringern.

Der Klimaschutz stellt einen wichtigen, die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar. Dieser kann aber unter anderem im Hinblick auf die insoweit relevanten Immissionsbeiträge aus ganz verschiedenen Quellen nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden. Die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist auch nicht Gegenstand des Prüf- bzw. Abwägungsprogramms in einem, wie dem vorliegenden, vorhabenbezogenen Zulassungsverfahren (vgl. VGH München, Urteil vom 19. Februar 2014, Az. 8 A 11.40040 u. a., BayVBl. 2016, 155). Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die diesbezüglichen Wirkungszusammenhänge kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas auch nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 20. Juli 2011, Az. 10 S 2102/09, DÖV 2012, 38). Soweit auf das „Kyoto-Protokoll“ (Zusatzprotokoll zur Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen vom 11. Dezember 1997) verwiesen wird, ist zudem festzustellen, dass dieses völkerrechtliche Abkommen zwar erstmals verbindliche Zielwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen in den Industrieländern festlegt, es allerdings weitgehend den ratifizierenden Staaten überlässt, wie sie dieses Ziele konkret erreichen. Eine Unzulässigkeit eines einzelnen Vorhabens lässt sich hieraus jedenfalls nicht ableiten. Wegen des dargestellten rechtlichen Rahmens verfängt auch die Argumentation des Bund Naturschutz, durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 würde der Kfz-Verkehr begünstigt und damit weiterer Verkehr induziert und durch die Induktion zusätzlichen Verkehrs würden auch zusätzliche Mengen klimarelevanter Gase emittiert, nicht. Eine nähere Untersuchung der bestehenden CO<sub>2</sub>-Emissionssituation sowie eine Prognose der zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen - wie

vom Bund Naturschutz gefordert - ist deshalb im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nicht geboten.

#### *Naherholung*

Nach Art. 141 Abs. 3 S. 1 BV ist der Genuss der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur, insbesondere das Betreten von Wald und Bergweide, das Befahren der Gewässer und die Aneignung wildwachsender Waldfrüchte in ortsüblichem Umfang jedermann gestattet. Diese Vorschrift räumt dem Einzelnen damit ein Grundrecht auf den Genuss der Naturschönheiten und auf Erholung in der freien Natur ein. Dagegen räumt diese Bestimmung dem Einzelnen keinen grundrechtlichen Anspruch auf unveränderten Fortbestand bestimmter Landschaftsgebiete ein (BayVerfGH, Entscheidung vom 13. September 2012 – Vf. 16-VII-11 - BayVBl 2013, 301).

Soweit der Bund Naturschutz in diesem Zusammenhang meint, durch das Vorhaben werde die Landschaft weiter belastet und die Naherholung würde in einem größeren Bereich als dem heute durch die Autobahn beeinträchtigten eingeengt, kann dem nicht gefolgt werden. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.2, 2.2.2.8, 2.3.1.5 und 2.3.7 dieses Beschlusses wird an dieser Stelle Bezug genommen. Im Hinblick darauf ist es den Bürgern jedenfalls auch nach wie vor in zumutbarer Weise möglich, von ihrem Grundrecht aus Art. 141 Abs. 3 S. 1 BV Gebrauch zu machen.

#### *Flächenverbrauch*

Die Kritik des Bund Naturschutz an dem Flächenverbrauch des Vorhabens verfängt im Ergebnis nicht. Mit dem geplanten bestandsorientierten Ausbau von zwei zusätzlichen Fahrstreifen, angrenzend an die bestehenden Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 und weitmöglichster Einbindung der vorhandenen Einrichtungen und Querungen, wird die Bodenversiegelung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit ihr einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung und den Oberflächenwasserabfluss können durch die teilweise vorgesehene flächenhafte Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser und die Anlage der geplanten Absetz- und Regenrückhalteeinrichtungen deutlich gemindert werden (vgl. Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.5.1, 2.2.2.5.2, 2.2.3.5.1, 2.2.3.5.2, 2.3.4.1 und 2.3.4.2). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses ist keine Alternative hinsichtlich weiterer zumutbarer Verbesserungsmöglichkeiten ersichtlich.

## II. *Projektspezifische Beurteilung*

### Vorbemerkungen

Bezüglich der vom Bund Naturschutz vorgetragenen Ablehnung des Projekts und des Antrags auf Versagen des vom Vorhabensträger mit diesem Planfeststellungsverfahren angestrebten Planfeststellungsbeschlusses wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

### Einwendungen

#### *Verkehr sowie Pendler und ÖPNV-Anschluss:*

Zum Vorbringen des Bund Naturschutz, dass aufgrund der vorliegenden Stadtautobahnsituation der Bundesautobahnen A 3 und A 93 durch einen geringeren Anteil lokaler Verkehrsströme eine deutliche Entlastung gegeben wäre und daher die für dieses Projekt notwendigen finanziellen und anderweitigen Ressourcen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene in alternative Verkehrsmodelle investiert werden sollten ist Folgendes festzustellen:

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Bei alternativen Verkehrskonzepten, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sowie die Einrichtung von geeigneten Park & Ride-Anlagen geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlich Verkehr anziehen. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof). Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Jedoch baut der der Planung zugrunde liegende Bundesverkehrswegeplan auf einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung und Planung auf. Der Bundesverkehrswegeplan hat die turnusmäßig vorgeschriebene Überprüfung der aktuellen Bedarfspläne zum Inhalt (auch für die Bundesfernstraßen).

Der Ausbau der Bundesautobahn A 3 im plangegegenständlichen Abschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung" enthalten (vgl. Teil B Abschnitt II, Ziffer 3.2.1). Die

Planrechtfertigung ist damit, auch im Hinblick auf Projektalternativen, gesetzlich normiert.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die vom Bund Naturschutz angeführten „Alternativen“ nicht dazu geeignet sind, das in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses genannte Planungsziel zu erreichen, da sie eben keinerlei Verbesserungen oder bauliche Änderungen an der bestehenden Trasse der Bundesautobahn A 3 beinhalten (vgl. auch die Ausführungen zur „Null-Variante“ in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses).

Wie bereits ausgeführt, wird im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ausschließlich die Zulässigkeit der konkreten Einzelmaßnahme beurteilt. Der Neubau der Kreisstraße R 30 ist kein Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens und steht auch in keinem Zusammenhang mit dem gegenständlichen Straßenbauvorhaben. Der Neubau der Kreisstraße R 30 wurde in einem eigenen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren behandelt.

Unabhängig davon wurde in der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2013 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, die der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde liegt; neben dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 und der durchgehenden Fertigstellung der Osttangente Regensburg auch der Umbau der Anschlussstelle Regensburg-Nord mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke und dem Ausbau der Nordgaustraße berücksichtigt. Ebenfalls enthalten sind die geplanten Gewerbegebiete im Bereich Regensburg-Ost. Weiter berücksichtigt sind die durchgehende Fertigstellung der Bundesstraße 15neu bis Landshut, die Südumfahrung Regensburg im Zuge der Kreisstraße R 30neu und die geplante Umfahrung von Niedertraubling. Insoweit sind die jeweiligen verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Verkehrsprojekten untereinander mit berücksichtigt, so dass auch die verkehrlichen Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 auf die Kreisstraße R 30neu bekannt sind.

*Abgas- und Feinstaubbelastung:*

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.5.1 dieses Beschlusses ist das planfestgestellte Vorhaben mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Schutzes vor Schadstoffbelastungen zu vereinbaren.

Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten erreicht oder überschritten werden.

Die den Planfeststellungsunterlagen und damit auch der luftschadstofftechnischen Untersuchung (Band 4: Unterlage 17.2) zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung „A 3 und A 93 Raum Regensburg“, Verkehrsanalyse 2012 und Verkehrsprognose 2030 des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 22. August 2013 berücksichtigt die Verkehrsbelastungen der Bundesautobahnen A 3 und A 93.

Durch den 6-streifigen Ausbau wird die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahn A 3 erheblich gesteigert und sichergestellt, dass der künftige Straßenquerschnitt sowohl den sich aus den heutigen wie auch aus den künftigen Verkehrsbelastungen ergebenden Ansprüchen gerecht wird. Die derzeit mangelnde Qualität des Verkehrsablaufs aufgrund fehlender Leistungsfähigkeit und die hierdurch entstehenden Defizite der Verkehrssicherheit werden durch den 6-streifigen Ausbau behoben.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ist ausschließlich die Zulässigkeit der konkreten Einzelmaßnahme zu beurteilen. Die Zulässigkeit künftiger Ausbaumaßnahmen im weiteren Verlauf der Bundesautobahn A 3 ist in gesonderten Planfeststellungsverfahren zu beurteilen. Im Übrigen sind die vom Bund Naturschutz angesprochenen baustellenbedingten Auswirkungen des Neubaus der Autobahnbrücke Sinzing zeitlich beschränkt und entfallen mit Fertigstellung der Autobahnbrücke.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen beziehungsweise ersetzt werden können.

#### *Lärmschutzwälle:*

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen sind für die vorgesehenen Lärmschutzwälle entsprechende landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen mit entsprechenden regelmäßigen Pflegemaßnahmen (Maßnahmenkomplex 9 in Band 3: Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 6T und Unterlage 9.3T) vorgesehen. Ein Verstoß gegen § 15 Abs. 1 BNatSchG oder gegen entsprechende Vorgaben aus Art. 141 der BV ist nicht erkennbar.



*Klima/Wärmebelastung:*

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.7, 2.2.3.7 und 2.3.6 dieses Beschlusses sowie die festgestellten Unterlagen (Band 5: Unterlage 19.1.4) wird verwiesen.

Das vom Bund Naturschutz angeführte Forschungsprojekt „Urbane Strategien zum Klimawandel“ zielt darauf ab, die räumliche Komponente des Klimawandels stärker mit einzubeziehen. In den neun ausgewählten Modellkommunen, zu denen auch die Stadt Regensburg zählt, sollen integrierte Ansätze zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel erarbeitet und umgesetzt werden. Die Stadt Regensburg hat dabei mit den zwei Teilprojekten:

- Integration von Klimaanpassungsmaßnahmen in den Flächennutzungsplan und
  - Klimaanpassung im Welterbe-Ensemble Innenstadt
- teilgenommen.

Ziel der Stadt Regensburg war es, die Ergebnisse des Forschungsvorhabens in laufende Planungsprojekte (Welterbemanagementplan, städtebauliches Rahmenplankonzept Innenstadt 2025, Fortschreibung des Flächennutzungsplanes) zu integrieren

([http://www.klimastadtraum.de/DE/Forschungsfelder/KlimaExWoSt/ProjekteStadt/KlimaExWoSt/Regensburg/regensburg\\_node.html](http://www.klimastadtraum.de/DE/Forschungsfelder/KlimaExWoSt/ProjekteStadt/KlimaExWoSt/Regensburg/regensburg_node.html)).

Eine zwingende Notwendigkeit die auf die speziell städtische Situation abgestellten Ergebnisse des Berichts zum Forschungsprojekt mit den darin enthaltenen wesentlichen Aussagen zur Stadt Regensburg in Zusammenhang mit klimatischen Veränderungen und Faktoren für die Planungen der am Stadtrand von Regensburg und zwischen mehr oder weniger breiten Baulücken verlaufenden Bundesautobahn A 3 heranzuziehen wird nicht gesehen.

Aus stadtplanerischer Sicht mögen der bereits heute in Innenstadtgebieten ausgeprägte Wärmeinseleffekt (urban heat island effect) und die prognostizierte Zunahme an hochsommerlichen Hitzeperioden eine besondere Herausforderung darstellen. Fragen zur thermischen Aufenthaltsqualität und der Versorgung mit Frischluft spielen insbesondere in den innerstädtischen Bereichen eine zunehmende Bedeutung. Im Umgang mit Hitzebelastungen sind die Schaffung und der Erhalt von Frei- und Grünflächen, die Stadtbegrünung (z.B. Baumpflanzung, Dach- und Fassadenbegrünung), der Erhalt und die Neuanlage von Frischluftschneisen, die Nutzung „blauer“ Infrastrukturen und die Erhöhung des Albedo-Effekts zentrale Ansatzpunkte für mögliche Anpassungsmaßnahmen insbesondere in größeren Städten.

Im Gegensatz zur geschilderten Innenstadtsituation verläuft die Bundesautobahn A 3 in einem baulich geringer verdichteten Bereich. Die vorhandene Wohnbebauung wird durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen, in Verbindung mit zum Teil vorhandenen Grünanlagen sowie im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen wiederhergestellter und neu gestalteter Grünflächen gegen die von der Bundesautobahn A 3 ausgehende Wärmebelastung abgeschirmt.

Entsprechend dem Stadtklimagutachten Regensburg vom Januar 2014 produzieren die Parkanlagen mit den großen Rasenflächen rund um das Universitätsgelände ab den Abendstunden kühle Luft. Die topographische Lage sorgt dafür, dass die hier gebildete Kaltluft größtenteils vor Ort bleibt, ein großer Standortvorteil für diese Parkanlagen, der nämlich die rasche Abkühlung begünstigt.

Südlich der Bundesautobahn A 3 überwiegen die regional wichtigen thermischen Ausgleichsräume, meist landwirtschaftlich genutzte Fläche, also mit hohen Kaltluftproduktionsraten und geringer Oberflächenrauigkeit, was zusammen mit ausreichender Reliefstruktur die beste Voraussetzung für diese Klimafunktion bietet. Im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung des Stadtteiles Burgweinting ist der Aubachpark entstanden, in dem noch deutlich der Freilandcharakter überwiegt, so dass an heißen Tagen eine intensive Freizeitnutzung in den Abendstunden stattfindet. Somit dominiert hier die für Parkanlagen typische Naherholungsfunktion, die durch den geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 nicht beeinträchtigt wird.

Hinsichtlich des globalen Klimas können mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die insoweit komplexen Wirkungszusammenhänge keine konkreten Aussagen bezüglich der Auswirkungen des vorliegenden Einzelvorhabens getroffen werden. Es darf aber davon ausgegangen werden, dass der Einfluss des Vorhabens – sei er wegen der Verflüssigung des Verkehrs als eher günstig, wegen dessen Mehrung als eher ungünstig oder als neutral zu bewerten – wegen seiner geringen Ausdehnung als äußerst niedrig einzustufen ist.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen ist nicht davon auszugehen, dass die umliegenden Bereiche bei heißem Sommerwetter einer deutlich höheren Wärmebelastung ausgesetzt sein werden.

#### *Regenrückhaltebecken RRB 3:*

Entsprechend den Planunterlagen vom 1. August 2014 sollte das zwischen dem Graßer Weg bei Bau-km 492+879 bis Landshuter Straße bei Bau-km 497+075

anfallende Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 mittels Rohrleitungen dem kombinierten Absetz- und Regenrückhaltebecken RRB 3 zugeführt werden (vgl. nachstehende Abbildung 9).

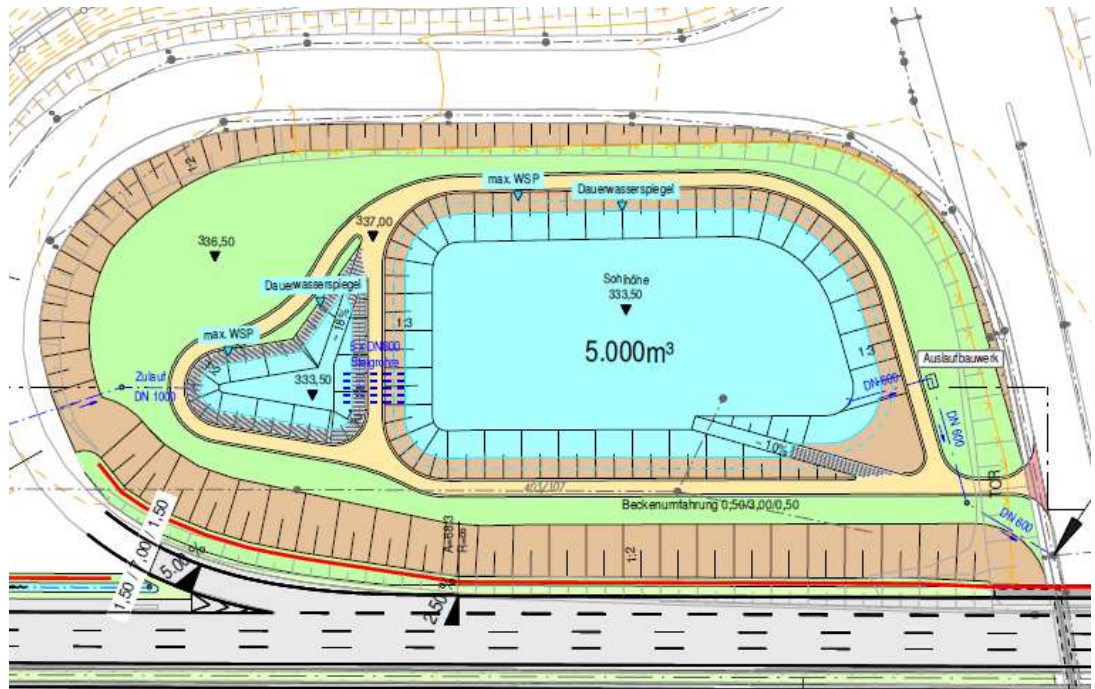


Abbildung 9: Darstellung des ursprünglich geplanten Regenrückhaltebeckens RRB 3

Aufgrund der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg vom 11. Dezember 2014, wonach aus wasserwirtschaftlicher Sicht vorliegend einem Trockenbecken gegenüber einem gemeinsamen Absetz- und Regenrückhaltebecken der Vorzug eingeräumt werden sollte, hat der Vorhabensträger seine Planungen überarbeitet. Entsprechend den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 wird das Regenrückhaltebecken nunmehr als trockenfallendes Becken mit vorgeschalteten Absetzbecken ausgebildet. Im Absetzbecken wird das auf den Fahrbahnflächen der Autobahn im Einzugsgebiet der Beckenanlagen anfallende Wasser gereinigt und die mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückgehalten - ebenso wie Leichtflüssigkeiten.

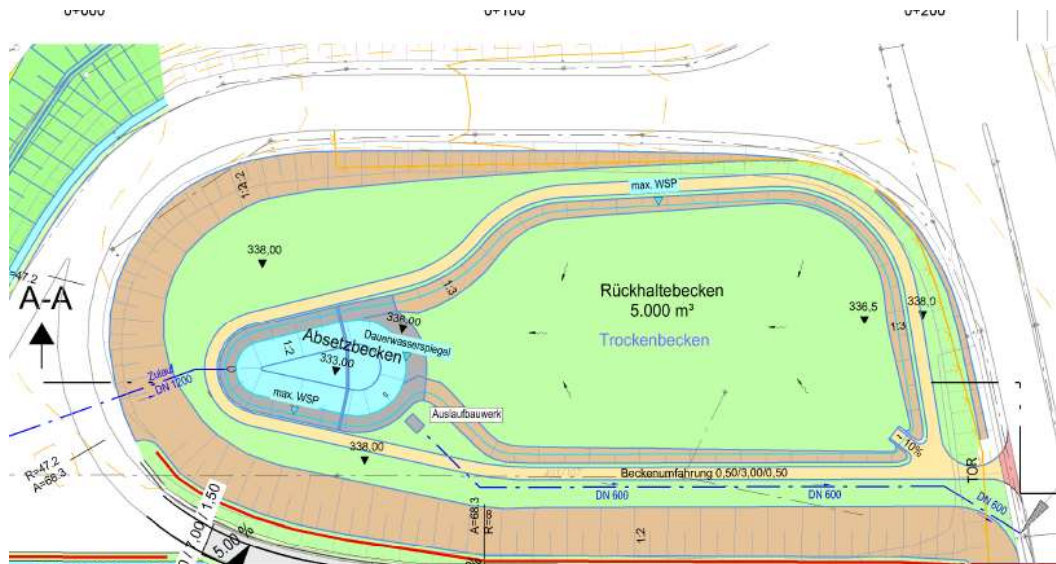


Abbildung 10: tatsächliche Ausführung des Regenrückhaltebeckens RRB 3

Dem geplanten Regenrückhaltebecken RRB 3 kann schon allein deshalb keine besondere kleinklimatische Bedeutung zugesprochen werden, als es sich bei dem Regenrückhaltebecken um ein Trockenbecken handelt. Das Regenrückhaltebecken wird sich daher nur bei entsprechenden Regenereignissen mit Wasser, das in diesem Becken zur Versickerung gebracht wird oder bei Großregenereignissen gedrosselt in den Seegraben als Vorfluter weitergeleitet wird, füllen.

Bei den zur Behandlung des auf Autobahnflächen anfallenden Niederschlagswasser geplanten Regenrückhaltebecken handelt es sich um technische Bestandteile der Bundesautobahn A 3 und somit um Eingriffsflächen, die daher nicht gleichzeitig als naturschutzfachliche Ausgleichsflächen herangezogen werden können. Zur Aufrechterhaltung der diesen Einrichtungen zugeordneten Funktionen ist eine entsprechende Unterhaltung dieser Anlagen erforderlich, die in gesonderten Dienst- und Betriebsanweisungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt wird (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.3.4 dieses Beschlusses).

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen sind im Bereich des Regenrückhaltebeckens RRB 3 Gestaltungsmaßnahmen in Form von Einzelbaumbepflanzungen sowie Pflanzung von Hecken und Büschen vorgesehen (vgl. Band 3: Unterlage 9.3, Blatt 3T; Unterlage 9.3T, Gestaltungsmaßnahmen 9.4G bis 9.6G). Der Vorhabensträger hat außerdem zugesichert im Rahmen der Ausführungspflanzung zu prüfen, inwieweit eine naturnahe Ausbildung des Regenrückhaltebeckens möglich ist.

Die zur Behandlung des Niederschlagswassers der Autobahn vorgesehenen Regenrückhalteeinrichtungen sind als technische Anlagen nicht für eine öffentliche Zugänglichkeit geeignet. Im Übrigen dürfte es sich bei der Fläche innerhalb des nördlichen Anschlussastes der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting aufgrund der Insellage, des geringen Umfangs und der Nähe zu stark befahrenen Straßen sicherlich um keinen attraktiven Naherholungsraum handeln.

*Aubachsystem (Aubach/Augraben):*

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 erfolgt bestandsorientiert. Es sind folglich keine Änderungen in der Lage oder der Höhe des Streckenverlaufs vorgesehen. Die bereits bestehenden Gewässerdurchlässe (Aubach und Augraben) sind bereits im Bestand vorhanden und werden lediglich entsprechend der Verbreiterung der Bundesautobahn A 3 verlängert. Der Ausbau der Bundesautobahn A 3 selbst führt zu keiner Neuzerschneidung von potentiellen Lebensräumen bodengebundener Tiere (wie Niederwild), welche sich negativ auf ihre Ausbreitung auswirken. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung haben sich auch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ergeben, die eine Vergrößerung der Durchlassquerschnitte zur Vermeidung dieser Verbotstatbestände erfordert hätten (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.7.1 dieses Beschlusses). Die geforderte Erneuerung der Gewässerdurchlässe, die eine Querung der Bundesautobahn A 3 zum Beispiel auch für Niederwild ermöglichen würde, wäre unverhältnismäßig und kann dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht werden. Im Übrigen wurden auch vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachbehörde keine entsprechenden Forderungen auf Vergrößerung der Durchlassquerschnitte gestellt.

*Ausgleichsfläche für die durch den Autobahnausbau induzierten Eingriffe:*

Der Einwand des Bund Naturschutz bezüglich der fehlenden Lesbarkeit (Legenden, Art und Umfang der geplanten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen) der im Internet eingestellten Unterlagen ist, wie sich die Planfeststellungsbehörde durch Aufruf der einschlägigen Unterlagen selbst überzeugen konnte, nicht nachvollziehbar. In der Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung sowohl der Planunterlagen vom 1. August 2014 wie auch der Planunterlagen vom 30. November 2015 wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass maßgeblich jedoch der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen ist. Auch diese, den festgestellten Planunterlagen zugrunde liegenden, Unterlagen lassen keinen Zweifel an der eindeutigen Lesbarkeit der Planunterlagen zu.

Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen eindeutig dargestellt und beschrieben (vgl. Band 3: Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1T; Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 8T; Unterlage 9.3T).

Der Einwand des Bund Naturschutz, dass im Rahmen der öffentlichen Anhörung aufgrund unzureichender Unterlagen wesentliche Teile der Planung gar nicht geprüft und beurteilt werden konnten ist daher zurückzuweisen.

Im Übrigen ist auf folgendes hinzuweisen:

Der Bund Naturschutz wurde den im Jahr 2014 geltenden Rechtsvorschriften entsprechend am Verfahren beteiligt. Die durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833, berichtigt in BGBl. 2007 I S. 691) geänderten Vorschriften des FStrG waren und sind von der öffentlichen Verwaltung zwingend anzuwenden (vgl. Art. 20 Abs. 3 GG). Der durch das genannte Gesetz eingefügte § 17a Nr. 2 FStrG bestimmte in der bis 31. Mai 2015 gültigen Fassung u. a., dass die vom Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie bestimmte sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach Art. 73 Abs. 5 S. 1 BayVwVfG in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, benachrichtigt werden. Diese Regelung wurde in den mit Wirkung vom 1. Juni 2015 gültigen – und damit hinsichtlich der Tekturunterlagen vom 30. November 2015 maßgeblichen - Art. 73 Abs. 4 und 5 BayVwVfG übernommen. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. wurde damit vorliegend durch die ordnungsgemäß erfolgten ortsüblichen Bekanntmachungen in den Städten Regensburg und Neutraubling, dem Markt Schierling (nur Tekturunterlagen) sowie den Gemeinden Barbing, Mintraching, Pentling und Pfatter der zum Zeitpunkt der Planoffenlegung geltenden Rechtslage entsprechend über die Auslegung der Planunterlagen unterrichtet. Eine darüber hinaus gehende Information bzw. Übersendung von Unterlagen war demgegenüber rechtlich nicht geboten. Es stellt zwar sicherlich eine gewisse Erschwernis dar, dass die Vereinigungen von der Möglichkeit, sich durch Einsichtnahme in die Planunterlagen über das Vorhaben zu informieren, nach der geltenden Rechtslage nicht mehr durch individuelle Benachrichtigung unterrichtet werden. Von den Vereinigungen, die ausweislich der gesetzlichen Anerkennungs Voraussetzungen nach Mitgliederkreis und eigener Leistungsfähigkeit die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bieten müssen (vgl. § 3 UmwRG), kann aber erwartet werden, dass sie auch bei dieser Bekanntmachungsform über ihre regionalen oder örtlichen Untergliederungen sicherstellen, die immerhin einmonatige Auslegungsfrist zur Sichtung und

Auswertung der Planunterlagen effektiv ausschöpfen zu können. Insoweit ist die Routine, die sich bei dieser zu den typischen Vereinsaufgaben zählenden Tätigkeit einstellt, ebenso in Rechnung zu stellen, wie die Möglichkeit, sich Kopien der Planunterlagen übersenden zu lassen (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, BVerwGE 140, 149-178). Daneben bestand vorliegend auch die - vom Bund Naturschutz offensichtlich auch genutzte - Möglichkeit, die Planunterlagen während des Auslegungszeitraums über den Internetauftritt der Planfeststellungsbehörde bzw. des Vorhabensträgers einzusehen.

Im Übrigen ist in den Blick zu nehmen, dass auf die früher in Planfeststellungsverfahren für Bundesfernstraßen praktizierte Übersendung der Planunterlagen an Vereinigungen schon vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben kein Rechtsanspruch bestand (vgl. bereits BVerwG, Beschluss vom 05. Oktober 1993, DVBl 1994, 341-343). Aus der RL 2003/35/EG ergeben sich insoweit ebenso keine über die zitierten Vorschriften des FStrG hinaus gehenden Vorgaben hinsichtlich der Beteiligung von Vereinigungen. Gleiches gilt hinsichtlich der Entscheidung des EuGH vom 15. Oktober 2009 - Rs. C-263/08.

Fazit:

Die Forderungen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.4.18 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club hat mit Schreiben vom 25. Oktober 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 Stellung genommen. Zu den Planunterlagen vom 30. November 2015 hat der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club keine Stellungnahme abgegeben.

Zu den Forderungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ist folgendes festzustellen:

Die Forderung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, parallel zur Bundesautobahn A 3 unter Berücksichtigung der geplanten Betriebswege einen durchgehenden und kreuzungsfreien Radschnellweg zwischen Regensburg und Neutraubling vorzusehen, ist unabhängig von der fehlenden Zuständigkeit des Vorhabensträgers bereits insoweit zurückzuweisen, als der Vorhabensträger Betriebswege nur in dem Umfang errichten kann, wie dies zur Unterhaltung der Bundesautobahn A 3 mit ihren Bestandteilen zwingend erforderlich ist. Dies allein schon aus der gesetzlichen Verpflichtung den Eingriff in Natur und Landschaft sowie in Grundstücke Dritter auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken.

Der vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club beschriebene Verlauf des durchgehenden Radschnellweges bezieht im Wesentlichen Straßen in kommunaler Baulast mit ein. Baulastträger für Geh- und Radwege an diesen Straßen kann nur die jeweils zuständige Kommune sein, die dann unter bestimmten Voraussetzungen auch entsprechende staatliche Förderungen erhalten kann. Von Seiten der am Verfahren beteiligten Kommunen wurden jedoch keine Forderungen erhoben, den Anregungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs entsprechende Geh- und Radwegplanungen im Zuge der Anpassung des vom 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 betroffenen nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes zu berücksichtigen. Dies betrifft sowohl die Straßen- und Wege selbst, wie auch die in deren Verlauf zu erneuernden Über- und Unterführungsbauwerke. Die Führung und Breite der im Zuge der zu erneuernden Über- und Unterführungsbauwerke wiederherzustellenden oder vorzusehenden Gehwege bzw. Geh- und Radwege wurde vom Vorhabensträger mit den jeweils zuständigen Straßenbaulastträgern abgestimmt. Auf die schriftliche Beantwortung der Anregungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs zu den einzelnen Bauwerken durch den Vorhabensträger sowie die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.4.15 zur Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.4.19 Evangelische Wohltätigkeitsstiftung in Regensburg

Die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung in Regensburg (im weiteren Verlauf mit Evangelische Wohltätigkeitsstiftung bezeichnet) hat nur zu den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 mit Schreiben vom 19. Juli 2016 Stellung genommen.

Entsprechend der Nummerierung des Schreibens vom 19. Juli 2016 ist zu den Forderungen der Evangelischen Wohltätigkeitsstiftung folgendes festzustellen:

*Zu 1.*

Bezüglich der Anregung die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der angeführten Grundstücke im Hinblick auf die bevorstehende Baurechtsentwicklung zu erhöhen, ist darauf hinzuweisen, dass für noch unbebaute Gebiete, für die keine verfestigte Planung, insbesondere in Form von rechtswirksamen Bebauungsplänen vorliegt kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV besteht. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die



konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planauslegung zukommt. Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 A 11/95, NVwZ 1996, 1008). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht demnach grundsätzlich gegenüber dem Straßenbaulastträger kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen ist. Allerdings muss es möglich bleiben, den notwendigen Lärmschutz mit den Mitteln der Bauleitplanung sicherzustellen.

Der Vorhabenträger hat allerdings die Anregung der Stadt Regensburg, die Lärmschutzanlagen vor dem Hintergrund der künftigen Baurechtsentwicklungen im gegenseitigen Einvernehmen zu erhöhen, zur Kenntnis genommen. Die möglicherweise beabsichtigte Erhöhung der angesprochenen Lärmschutzanlagen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

*Zu 2.*

*Zu 2.1*

Bezüglich der im Bereich der angeführten Grundstücke anstehenden Ausweisung von Bauland und der Anregung diese städtebauliche Entwicklung bei den aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen, wird auf die vorstehenden Ausführungen zu 1. verwiesen. Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht demnach grundsätzlich gegenüber dem Straßenbaulastträger kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen.

*Zu 2.2*

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.5 dieses Beschlusses wird im Bereich des Studentenwohnheims Johann-Hösl-Straße 6 der nach der 16. BImSchV zulässige Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) auch ohne die geplanten Lärmschutzmaßnahmen bereits eingehalten und der zulässige Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) trotz Durchführung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen um bis zu 2 dB(A) überschritten.

An dem von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die – wie vorliegend - keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der Aufzählung in vorstehender Ziffer 3.3.6.1.2 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit bzw. Schutzwürdigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV). Die letztgenannte Regelung lehnt sich damit an § 34 BauGB an. Entspricht die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete, die in § 2 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 der 16. BImSchV in offenkundiger Parallele zu der Baugebietseinteilung der BauNVO aufgezählt sind, so sind für das Schutzniveau grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte maßgeblich, die in dieser Vorschrift - nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit gestaffelt - bestimmten Gebietsarten zugeordnet sind. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass es für den Lärmschutz keinen Unterschied macht, ob sich das betroffene Grundstück in einem Gebiet befindet, das seine besondere Eigenart bauleitplanerischer Festsetzung oder den tatsächlichen baulichen Verhältnissen verdankt (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 A 11/95, NVwZ 1996, 1008). Den Bereich, in dem sich auch das Studentenwohnheim befindet, entsprechend seiner Nutzung als allgemeines Wohngebiet einzustufen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Um die im Bereich St. Vincent/Kasernenviertel insgesamt verbleibenden Grenzwertüberschreitungen in der Nacht vollständig vermeiden zu können, wäre aufgrund des großen Abstandes der Immissionsorte eine deutliche Erhöhung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen um bis zu 5,00 m erforderlich. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden damit gegenüber der gewählten Lösung mit 4.600 € je gelösten Schutzfall sprunghaft auf 17.400 € je gelösten Schutzfall ansteigen. Die für einen Vollschutz erforderlichen Kosten würden somit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Eine Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen um jeweils 1 m würde die Anzahl der gelösten Schutzfälle nur unwesentlich von 32 auf 31 reduzieren, so dass auch die hierfür anfallenden Mehrkosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.5 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang nochmals verwiesen. Entgegen der Auffassung der Evangelischen Wohltätigkeitsstiftung sind mit zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Hinblick auf die Einhaltung zulässiger Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV keine weiteren wesentlichen Verbesserungen zu erzielen.

Die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich St. Vincent/Kasernenviertel den Lärmschutz unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten mit den genannten Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen, wird daher von Seiten der Planfeststellungsbehörde für sachgerecht und vertretbar gehalten.

*Zu 3.*

Der Umfang des Eingriffs in die aufgeführten Grundstücke ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1 und 2T sowie Unterlage 10.2T).

Die dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen aus den Grundstücken Fl.-Nrn. 624, 624/9 und 624/11, jeweils Gemarkung Oberising ist zur Herstellung des hier vorgesehenen Lärmschutzwalls erforderlich. Dieser Lärmschutzwall gewährleistet in Verbindung mit dem lärmindernden Fahrbahnbelag (Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) die Einhaltung der für die nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Gebiete nach der 16. BImSchV zu berücksichtigenden Immissionsgrenzwerte. Auf die Inanspruchnahme der für das Straßenbauvorhaben benötigten Grundstücksflächen kann daher nicht verzichtet werden, da dies für das Bauvorhaben erforderlich ist. Eine Reduzierung der Grundinanspruchnahme durch Wahl einer Lärmschutzwand ist insoweit nicht zielführend, als die Grundinanspruchnahme durch den zur Unterhaltung der Lärmschutzwand erforderlichen Betriebsweg nur marginal reduziert werden kann. Eine weitere sinnvolle bauliche Nutzung der in einem Gewerbegebiet liegenden Restflächen ist unter Berücksichtigung der vorhandenen baulichen Situation in Verbindung mit der hier zu beachtenden Anbauverbotszone nach § 9 Abs. 1 FStrG nicht möglich. Hinzu kommt, dass die Lärmschutzwand in der Herstellung und Unterhaltung einen deutlich höheren technischen und finanziellen Aufwand erfordert.

Die vorübergehende Grundinanspruchnahme der in der Stellungnahme der Evangelischen Wohltätigkeitsstiftung angeführten Grundstücke, die unter Hinweis auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses nur auf den für die Baumaßnahme erforderlichen Umfang zu reduzieren ist, ist zur Errichtung der im Bereich dieser Grundstücke vorgesehenen Lärmschutzwälle erforderlich. Die vorübergehende Grundinanspruchnahme ist im dargestellten Umfang zur Bauabwicklung erforderlich und nicht vermeidbar.

Enteignungsrechtliche Fragen in Bezug auf die Entschädigung wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den

Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Fazit:

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Forderungen der Evangelischen Wohltätigkeitsstiftung werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 19. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5 Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater

Nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. Juli 1990 – Az. 1 BvR 1244/87, DVBl. 1990, 1041 würde die Angabe der Namen der Einwendungsführer sowie deren Eigentumsverhältnisse im Planfeststellungsbeschluss deren grundrechtlich gewährleistetetes Recht auf informationelle Selbstbestimmung nach Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG verletzen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich deshalb veranlasst, die personenbezogenen Daten in diesem Beschluss dahingehend zu anonymisieren, dass jedem Einwendungsführer eine Nummer zugeteilt wird. Die Zuordnung der individuellen Einwendungen zum jeweiligen Einwendungsführer ist damit bestimmbar und gewährleistet. Aus Gründen der Vereinfachung wird die Bezeichnung „Einwendungsführer“, unabhängig vom Geschlecht des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit wie zum Beispiel Eheleute oder Familien handelt, stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.

3.5.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

3.5.1.1 Entzug von privatem Eigentum

3.5.1.1.1 Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme

Bei Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauernd oder vorübergehend

beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1, 2T, 3T, 4, 5T, 6T und 7) und das Grunderwerbsverzeichnis (Band 3: Unterlage 10.2T) Bezug genommen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung oder ähnlichem verringern.

Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor jedem möglichen Eingriff geschützt ist. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, wenn in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend oder endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum oder die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für Flächeninanspruchnahmen für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23. August 1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; BVerwG, Gerichtsbescheid vom 10. September 1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20).

Enteignungsrechtliche Fragen betreffend die Entschädigung wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i.V.m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem

Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung generell Vorrang einzuräumen ist.

#### 3.5.1.1.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie zum Beispiel Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, das heißt sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (BVerwG, Urteil vom 14. Mai 1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07. Juli 2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

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

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

#### 3.5.1.1.3 Existenzgefährdungen

Für verschiedene Einwendungsführer wurde die Gefährdung ihres landwirtschaftlichen Betriebes durch die Inanspruchnahme von Flächen durch die Baumaßnahme im Einwendungsschriftsatz beziehungsweise in der Erörterungsverhandlung geltend gemacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat den geltend gemachten Existenzgefährdungen nachzugehen. Der Gesichtspunkt der Existenzgefährdung berührt nicht nur die privaten Belange der betroffenen Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 GG), sondern auch den öffentlichen Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u.a. aus § 1 LwG ergibt.

Nach den Agrarberichten gemäß § 5 LwG sollen die Lebensverhältnisse im ländlichen Raum verbessert werden und die in der Landwirtschaft Tätigen an der allgemeinen Einkommens- und Wohlstandsentwicklung teilhaben. Zu diesem Zweck

ist eine leistungsfähige bäuerliche Landwirtschaft und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern (vgl. § 1 LwG).

Soweit es darum geht, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Die (langfristige) Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichend Rücklagen für die Substanzerhaltung und für die Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (BVerwG, Beschluss vom 31. Oktober 1990, Az. 4 C 25.90, 4 ER 302.90, juris). Soweit nach diesen Maßstäben eine gesicherte Existenzfähigkeit schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge eines Planvorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit kein eigenständiger Rechtseingriff.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte beziehungsweise 1.800 bis 2.300 Arbeitskräftestunden pro Jahr rationell eingesetzt werden. Fehlen bei einem Betrieb, wie zum Beispiel einem Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb, diese Voraussetzungen bereits vor dem Flächenverlust durch den Straßenbau, stellt dieser Betrieb keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar.

Reine Pachtbetriebe scheiden jedenfalls bei kurzfristiger Anpachtung der bewirtschafteten Flächen als Existenzgrundlage aus. Anders ist es in der Regel bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig gepachteten Flächen, da das Pachtrecht im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit den Eigentumsschutz des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG genießt (BVerfG, Urteil vom 08. April 1997, Az. 1 BvR 48/94, BVerfGE 95, 267; VGH München, Beschluss vom 14. August 2002, Az. 8 ZB 02.1293, UPR 2003, 80).

Eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass kurzfristiges Pachtland bei der Frage der Existenzgefährdungen des landwirtschaftlichen Betriebes außer Betracht bleiben muss, gilt jedoch dann, wenn der betroffene Landwirt die mündlich oder schriftlich kurzfristig gepachteten Flächen schon seit langem bewirtschaftet. Sofern die Eigentümer der betreffenden Grundstücke keine Landwirtschaft betreiben und zudem vom Grundsatz her ein Überangebot an Pachtland mit entsprechend günstigen Preisen besteht, kann der Pächter darauf vertrauen, dass ihm die Flächen auch langfristig zur Verfügung stehen. Wenn die Pachtverhältnisse rechtlich auch nicht

langfristig abgesichert sind, stehen sie den Landwirten doch faktisch langfristig zur Verfügung. Diese Überlegung wird dadurch gestützt, dass das Bundesverwaltungsgericht die Stellung des Pächters im auf das Planfeststellungsverfahren folgenden Klageverfahren gestärkt hat und ihm eigene, von der Eigentümerstellung unabhängige Rechte zubilligt (vgl. BVerwG, Urteil vom 1. September 1997, Az. 4 A 36.96, DVBl. 1998, 44).

Überschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus (vgl. VGH München, Urteil vom 19. Oktober 1993, Az. 8 A 93.40001, juris; VGH München, Urteil vom 24. September 2008, Az. 8 A 07.40046, BayVBl. 2009, 505). Nach Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse, welche zum Beispiel bei Sonderkulturen möglich sind, vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, beispielsweise für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen oder ähnliches, werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzogen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird.

Bei der Prüfung der Existenzgefährdung ist zu unterscheiden zwischen der Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes einerseits und der wirtschaftlichen Existenz seiner Bewirtschafter andererseits. Es kann zum Beispiel bei der Gefährdung der Existenz des Betriebes in einem Haupterwerbsbetrieb auch die wirtschaftliche Existenz seiner Bewirtschafter gefährdet sein. Bei einem Nebenerwerbsbetrieb ist dies dagegen meist nicht der Fall, da dessen Einkommenschwerpunkt in der Regel aus anderen Quellen stammt.

Eine Gefährdung der betrieblichen Existenz kommt demnach für folgende Betriebe und Betriebsarten regelmäßig nicht in Betracht:

- Nebenerwerbsbetriebe, die für sich allein nicht die Voraussetzungen einer gesicherten Existenzgrundlage aufweisen,
- Haupterwerbsbetriebe, bei denen der Flächenentzug unterhalb der Bagatellgrenze von 0,5 ha der "anrechenbaren" landwirtschaftlichen Nutzfläche oder unterhalb von 5 % dieser Fläche liegt,
- inzwischen aufgegebene Betriebe und
- Betriebe, die nur von einem vorübergehenden Flächenentzug betroffen sind.

Überschreitet der vorhabensbedingte Flächenverlust die Grenze von 5 %, ist in der



Regel genauer zu überprüfen, ob der jeweilige Betrieb die oben genannten Anforderungen, die die höchstrichterliche Rechtsprechung an die Beurteilung der (langfristigen) Existenzfähigkeit stellt, vor und auch nach der Flächeninanspruchnahme erfüllt. Anhaltspunkt für die Überprüfung der Existenzfähigkeit ist der Betriebsgewinn.

Die Grenze für die Existenz eines Haupterwerbsbetriebes wird dort anzusetzen sein, wo

- die Lebenshaltungskosten der Bewirtschafterfamilie oder
  - der Lohnansatz des Betriebsleiters sowie
  - die Untergrenze der erforderlichen Eigenkapitalbildung
- nicht mehr erwirtschaftet werden.

Betriebe, die bereits vor der straßenbaubedingten Flächeninanspruchnahme deutlich unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen gemessen an den objektiven Kriterien der Rechtsprechung keine gesicherte Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen, zum Beispiel wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen, längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis grundsätzlich nichts zu ändern.

Die Planfeststellungsbehörde darf sich bei der Würdigung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die betroffenen betrieblichen Existenzen nicht gleichsam mit einer Momentaufnahme begnügen. Wird durch die Zulassung des Planvorhabens eine Grundstücksnutzung unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert, die zwar im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht ausgeübt wird, sich aber nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbietet und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden soll, so handelt es sich um einen Umstand der für den Grad der Betroffenheit bedeutsam ist (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629).

Die Frage der Ersatzlandgestellung für von der Straßenbaumaßnahme betroffene Landwirte spielt insbesondere im Zusammenhang mit der Prüfung der Existenzgefährdung eine wichtige Rolle (vgl. nachfolgende Ziffer 3.5.1.1.4). Zu der in diesem Zusammenhang gestellten Forderung, Landwirten, die ihren Betrieb im ursprünglichen Umfang an Fläche weiterbewirtschaften wollen, generell Ersatzland zu verschaffen, ist zu bemerken, dass es einen Anspruch der Betroffenen, bereits im Planfeststellungsbeschluss die Notwendigkeit einer Entschädigung in Ersatzland verbindlich festzustellen, nicht gibt. Wird die betriebliche Existenz eines landwirtschaftlichen Unternehmens weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die

Planfeststellungsbehörde damit begnügen, dem betroffenen Grundeigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629).

Aber auch im Hinblick auf eine mögliche Existenzgefährdung ist für die Frage der Ersatzlandgestellung eine Verweisung auf das Entschädigungsverfahren zulässig. Entscheidet die Planfeststellungsbehörde nämlich mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, dass die bei der Realisierung des Projekts eintretende Bedrohung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes unvermeidlich und wegen vorrangig anderer Interessen hinzunehmen ist, so kann die Regelung eines Ausgleichs für diesen Eingriff - insbesondere auch in Bezug auf die Frage, ob eine Entschädigung in Land oder Geld zu erfolgen hat - einem sich anschließenden Entschädigungsverfahren überlassen bleiben (BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13/99, NVwZ 2001, 1154, 1155 f.; BVerwG, Urteil vom 5. November 1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, S. 149).

Dem Grundsatz der Problembewältigung ist dabei hinreichend Rechnung getragen. Die Planfeststellung bedeutet noch nicht unmittelbar den Grundverlust. Das Problem entsteht also erst im Entschädigungsverfahren und ist dort zu lösen. Im Rahmen der Abwägung haben vorliegende Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung und werden mit entsprechend hohem Gewicht in die Prüfung eingestellt. So lange der Vorhabensträger ein verbindliches Ersatzlandangebot nicht abzugeben vermag, verliert der betroffene Belang nicht derart an Gewicht oder fällt ganz aus, dass eine Existenzgefährdung durch Bereitstellung von entsprechendem Ersatzland vermieden wird.

Die Frage der Existenzgefährdung wurde anhand der vorstehend aufgezeigten Kriterien unter Mitwirkung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg aufgrund der von den Betroffenen im Anhörungsverfahren gemachten Angaben näher überprüft. Voraussetzung für die Überprüfung der Existenzgefährdung war, dass der Betroffene seine Einwendungen entsprechend konkretisiert hat und auch sonst seiner Mitwirkungspflicht nachgekommen ist. Die Besorgnis weiterer Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe, deren Inhaber gegebenenfalls keine Einwendungen erhoben haben, besteht nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde nicht.

Das Ergebnis der Einzelprüfungen ist im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit der Behandlung der jeweiligen Einwendungen dargestellt. Eine Existenzgefährdung auf Grundlage der oben angeführten Voraussetzungen ist im plangegenständlichen Verfahren nicht zu erkennen (vgl. nachfolgende Ziffern 3.5.3.1, 3.5.3.2 und 3.5.3.3).

Gleichwohl stellt die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Aspekte der Beeinträchtigung der Wirtschaftskraft der angesprochenen landwirtschaftlichen Betriebe in die Gewichtung des öffentlichen Belangs Landwirtschaft mit ein. Ebenso wird dies als entsprechender privater Belang in der Abwägung berücksichtigt. In der Summe kommt diesen Belangen weder als öffentlicher Belang noch als privater Belang entscheidendes Gewicht gegen die Planung des Vorhabensträgers zu.

#### 3.5.1.1.4 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der Ersatzlandgestellung für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich ebenfalls nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. März 1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, 241; BVerwG, Urteil vom 5. November 1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, 149). Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch zum Beispiel wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hat die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aber auch hier ist zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

#### 3.5.1.2 Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen

##### 3.5.1.2.1 Zufahrten, Umwege

In diesem Zusammenhang ist sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken ein bei der Abwägung zu

berücksichtigender Belang ebenso wie, vor allem für landwirtschaftliche Betriebe sehr bedeutsame, mögliche Nachteile durch die planbedingte Entstehung von Umwegen.

Vorliegend ist festzustellen, dass das Wegenetz nahezu nicht berührt wird und die Anpassungen durch den bestandsnahen Ausbau relativ gering ausfallen, so dass keine Umwege entstehen.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27. April 1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG betroffen (in der Regel Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Die bisher vorhandenen Querungsmöglichkeiten werden soweit erforderlich entsprechend der künftigen Verhältnisse neu errichtet oder entsprechend angepasst. Nachteile durch Umwege entstehen nicht, die Erschließung der Grundstücke ist jedenfalls sichergestellt.

Durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.4 ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- oder Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den verfahrensgegenständlichen Ausbau der Bundesautobahn A 3 keine wesentlich nachteilige Veränderung zur jetzt schon bestehenden Situation eintritt.

Die noch verbleibenden Bewirtschaftungerschwernisse werden daher zulasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

#### 3.5.1.2.2 Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie mit der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.12 dieses Beschlusses klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayer. Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (§ 8a Abs. 7 FStrG). Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, solange sie sich im Rahmen des Zumutbaren bewegt (Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG). Mangels anderer Maßstäbe kommt es auf die Umstände des Einzelfalles an. Die Grenze der Zumutbarkeit dürfte erst erreicht sein, wenn sich etwa durch die Verschattung die Besonnung eines Wohnhauses in den sonnenarmen Wintermonaten um mehr als 20 % vermindert, wobei maßgeblich immer auf den konkreten Einzelfall abzustellen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 4.04, DVBl. 2005, 914; vgl. Wiget, in: Zeitler, BayStrWG, Art. 17 Rdnr. 52 ff. und Art. 30 Rdnr. 1 ff., 12 ff., 26. Erg.-Lfg. 2015). Mit transparenter Ausführung der Lärmschutzwände im Bereich der oberen vier Meter im Bereich des Ortsteils Ziegetsdorf (Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.2.2.19) beziehungsweise der oberen zwei Meter im Bereich des Ortsteils Neuprüll (Unterlage 11T, lfd. Nrn. 2.2.23 und 2.2.24) ist sichergestellt, dass die Grenze der Zumutbarkeit nicht überschritten wird. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### 3.5.1.2.3 Grundwasserverhältnisse

Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg, stellte in seiner Stellungnahme vom 11. Dezember 2014 fest, dass im Westteil des Ausbaubereiches in der Lockersedimentüberdeckung über den Kreidegesteinen oberflächennahe Hang- und Schichtwasservorkommen unterschiedlicher Mächtigkeit und Ergiebigkeit ausgebildet sind. Der Hauptgrundwasserleiter ist hier erst in größerer Tiefe in den kretazischen

Sandsteinen zu erwarten und wird – entsprechend den Aussagen des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg – nach derzeitigem Kenntnisstand durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar tangiert.

Wie das Wasserwirtschaftsamt Regensburg weiter ausführt ist jedoch im Bereich der Donautiefenebene in den Lockersedimenten von ergiebigen oberflächennahen Grundwasservorkommen auszugehen, deren Flurstand, abhängig von der Grundwasserneubildung in Folge von Niederschlagsereignissen wie beispielsweise Regen oder Schnee, stärker schwanken kann. Um nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser im Zuge der Bauausführung zu vermeiden wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht, dass für die Ausführungsplanung sowie den bevorstehenden Bau für den gesamten Streckenabschnitt eine hydrogeologische Bewertung über die Boden- und Grundwasserverhältnisse vorliegen muss (vgl. Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses).

Das Vorhaben entspricht nach dem derzeitigen Kenntnisstand dem in § 13 Abs. 1 WHG objektiv-rechtlich ausgestalteten Rücksichtnahmegebot. Mit einem Versiegen oder einer wesentlichen Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen oder erheblichen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken ist nicht zu rechnen.

Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über §§ 13 und 10 WHG und Art. 15 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 4 Abs. 2, Abs. 3 WHG). Weder Erlaubnis oder Bewilligung noch erlaubnisfreie Benutzungen (§ 46 WHG) vermitteln ein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge und Beschaffenheit, § 10 Abs. 2 WHG. Durch eine vertretbare Änderung der Straßenbaukonzeption könnten etwaige Veränderungen der Grundwasserverhältnisse auch nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Gewässerschutz in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.10 dieses Beschlusses verwiesen.

#### 3.5.1.3 Abwägung

Insgesamt sind die angesprochenen privaten Belange, vor allem aber der private Belang des Eigentumsschutzes, der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird, mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne jedoch angesichts der überwiegenden für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen.

### 3.5.2 Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer

Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, werden nachfolgend die mehrfach von Einwendungsführern vorgebrachten Einwendungen der Behandlung der jeweiligen individuellen Einwendungen vorangestellt und bei den Einzeleinwendungen nur mehr ein entsprechender Verweis angebracht.

#### 3.5.2.1 Behandlung mehrfach vorgetragener Einwendungen aus dem Stadtgebiet Regensburg und dem Gemeindegebiet Barbing

##### 3.5.2.1.1 Lärmschutzanlagen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West

Von Einwendungsführern aus dem nördlich der Bundesautobahn A 3 im Bereich der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting gelegenen Wohngebiet Burgweinting-West wurde mehrfach gefordert, die im Bereich dieses Wohngebietes vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Aufgrund der im Anhörungsverfahren zur ursprünglichen Planung vom 1. August 2014 erhobenen Einwendungen hat der Vorhabensträger die geplanten Lärmschutzmaßnahmen auch im Bereich des an der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Wohngebiets „Burgweinting-West“ überarbeitet. Anstelle der bisher im Bereich dieses Wohngebiets vorhandenen 360 m langen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 9,00 m (7,00 m Lärmschutzwall + 2,00 m Lärmschutzwand) sieht die Tekturplanung vom 30. November 2015 nunmehr eine

- 20 m lange und insgesamt 9,00 m hohe Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination (7,00 m Lärmschutzwall + 2,00 m Lärmschutzwand) sowie
- eine 340 m lange und insgesamt 11,00 m hohe Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination (7,00 m Lärmschutzwall + 4,00 m Lärmschutzwand)

vor.

Diese Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination wird aus lärmtechnischen Gründen näher an die Fahrbahn der Bundesautobahn A 3 und somit näher an die Schallquelle gerückt, so dass damit die lärmabschirmende Wirkung verbessert werden kann. Wie bereits in der ursprünglichen Planung aus dem Jahr 2014 vorgesehen, sieht auch die Tekturplanung aus dem Jahr 2015 im Anschlussstellendreieck die Errichtung einer 75 m langen und 4,00 m hohen Lärmschutzwand vor.

In Richtung Westen schließen sich dann

- bis zur Überführung der Markomannenstraße eine 420 m lange und 9,00 m hohe Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination (7,00 m Lärmschutzwand + 2,00 m Lärmschutzwand) und
- ab der Überführung der Markomannenstraße bis zur Überführung des Unterislinger Weges ein 565 m langer und 6,00 m hoher Lärmschutzwand an.

Der Forderung der Einwendungsführer die Lärmschutzeinrichtungen bis zum Unterislinger Weg fortzusetzen ist der Vorhabensträger somit bereits mit der ursprünglichen Planung vom 1. August 2014 nachgekommen.

3.5.2.1.2 Variantenabwägung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Barbing ist fehlerhaft und Reflexionen wurden nicht berücksichtigt

*Nördlich (Gemeinde Barbing) und südlich (Stadt Neutraubling) der Bundesautobahn A 3 wird mit zweierlei Maß gemessen. Aufgrund der unterschiedlichen Wandhöhen sind außerdem trotz hochabsorbierender Lärmschutzwände auf der Nordseite der Bundesautobahn A 3 Lärmbetroffenheiten durch Reflexionen zu erwarten:*

- *in Barbing liegen 755 und in Neutraubling nur 621 Schutzfälle vor;*
- *in Barbing sind nur 1,70 Millionen Euro und in Neutraubling aber 3,8 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen eingeplant;*
- *in Neutraubling ist ein durchgehender aktiver Lärmschutz vorgesehen, auf Barbinger Seite gibt es dagegen deutliche Lücken im Lärmschutz;*
- *in Barbing sind die aktiven Lärmschutzeinrichtungen deutlich niedriger als auf Neutraublinger Seite;*
- *in Barbing sind nur im westlichen Ortsteil (bis zur Neutraublinger Straße) größere Höhen als bisher bei den Lärmschutzbauwerken vorgesehen. Östlich der Neutraublinger Straße sind keine Änderungen vorgesehen während auf Neutraublinger Seite der Lärmschutz bis zur Anschlussstelle Rosenhof durchgehend erhöht wird*
- *im Bereich von Barbing liegen in 30 Fällen Grenzwertüberschreitungen, auf Neutraublinger Seite nur 9 Fälle von Grenzwertüberschreitungen vor.*

Forderung:

- *es sind aktive Lärmschutzmaßnahmen auf beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 in gleicher Höhe vorzusehen;*
- *den Bürgern der Gemeinde Barbing dürfen keine höheren Lärmbelastungen zugemutet werden wie den Bürgern in Neutraubling*
- *in die Lärmberechnungen sind die Reflexionen mit einzubeziehen.*



Hierzu ist folgendes festzustellen:

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1 dieses Beschlusses ist die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen bestimmte Beurteilungspegel die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2 dieses Beschlusses wiedergegeben werden, nicht überschreitet.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen bezüglich des nicht berücksichtigten Flächennutzungsplans der Gemeinde Barbing hat der Vorhabensträger seine Planunterlagen hinsichtlich der fehlerhaften Übernahme des Flächennutzungsplans und der Bebauungspläne im östlichen Bereich des Schutzabschnitts Barbing nochmals überprüft. Als Ergebnis dieser Überprüfung wurde die Darstellung des Gebiets in den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 (Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5T) korrigiert und der Bebauungsplan Barbing Ost I mit aufgenommen. Die betroffene Bebauung wurde außerdem zutreffend als allgemeines Wohngebiet berücksichtigt.

Soweit Wohn-Entwicklungsflächen im östlichen Ortsteil von Barbing abgesprochen wurden, so handelt es sich um unbebaute Flächen außerhalb von Bebauungsplänen, welche aus rechtlichen Gründen nicht zu berücksichtigen sind. Von einer in den Planfeststellungsunterlagen fehlerhaften Anzahl an Schutzfällen ist daher nicht auszugehen.

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

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

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Vorhabensträger, unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 4), auf die Bezug genommen wird, mit der der Planung für die einzelnen Streckenabschnitte zwischen den Anschlussstellen zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf

Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, DVBl. 1996, 916; BVerwG, Urteil vom 23. November 2001, DVBl 2002, 565). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 Verkehrslärmschutzverordnung hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke im plangegeordneten Bereich ein Belag vorgesehen ist, der den Ansatz eines Korrekturwertes von  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen bei der Berechnung nach der durch ARS Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 ergänzten Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt (vgl. Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.1.1). Der Vorhabensträger hat die lärmindernde Wirkung von  $-5 \text{ dB(A)}$  auf Dauer zu gewährleisten (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 6.1.4 bis 6.1.7 dieses Beschlusses), da auch eine Berücksichtigung dieses Wertes in der schalltechnischen Berechnung erfolgt ist (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T).

In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Ebenso werden Reflexionen berücksichtigt, wobei die zur Bundesautobahn gerichteten Seiten der Lärmschutzwände überwiegend hochabsorbierend ausgeführt werden. Die reflektierende Wirkung der 2,00 m hohen transparenten Elemente der Lärmschutzwand auf der Südseite der Bundesautobahn A 3 im Bereich der Gärtnersiedlung (vgl. Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5 T; Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.5) wurde jedoch entsprechend berücksichtigt. Zugunsten des Betroffenen wird stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind wegen der eindeutigen Rechtslage zurückzuweisen.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel, da diese auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhen und ist somit für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. Es sind keine Gründe erkennbar weshalb, wie von Einwendungsführern bemängelt, zu niedrige Lärmwerte angesetzt worden sein sollten.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

Der Vorhabensträger hat aufgrund der im Anhörungsverfahren zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 erhobenen Einwendungen bezüglich der geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Barbing sein Lärmschutzkonzept überarbeitet. Mit den nunmehr im Bereich von Barbing vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5T; Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.5) und unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.4.1 dieses Beschlusses können im Bereich von Barbing die zulässigen Immissionsgrenzwerte an allen Immissionsorten eingehalten werden.

#### 3.5.2.1.3 Klaffende Wunden im Lärmschutz im Bereich von Barbing

*Auf Barbinger Seite ergeben sich drei Lücken in den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen:*

- 1. Lücke am nördlichen Anschlussast der Ausfahrt 102;
- 2. Lücke östlich der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Barbing und Neutraubling (Bau-km 502+600) und Neutraubling/Oberheising (Bau-km 503+490);
- 3. Lücke: das Gewerbegebiet „Unterheising“ soll ganz ohne aktiven Lärmschutz auskommen.

Forderung:

- auch auf Barbinger Seite muss ein lückenloser aktiver Lärmschutz realisiert werden.
- die aktiven Lärmschutzmaßnahmen müssen im Schutzabschnitt Barbing-Unterheising-Gewerbegebiet in gleicher Höhe wie auf der gegenüberliegenden Seite ausgeführt werden.
- die Reflexion durch Schallschutzwände auf der Südseite der Autobahn muss berücksichtigt werden.
- auch im östlichen Ortsteil Barbing müssen die Auswirkungen der Lärm- und Schadstoffimmissionen anhand von einer ausreichenden Zahl von Berechnungspunkten nachgewiesen werden.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Wie vorstehend in Ziffer 3.5.2.1.2 bereits ausgeführt, gehen die örtlichen Verhältnisse in die Lärmberechnungen mit ein. So wurde auch die der Anschlussstellensituation geschuldete Lücke in der Lärmschutzanlage mit berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der auf der Nordseite der Staatsstraße vorhandenen Lärmschutzwand können die zulässigen Immissionsgrenzwerte trotz dieser Lücke eingehalten werden (vgl. auch vorstehende Ziffer 3.5.2.1.2).

Bezüglich der angesprochenen Lücke zwischen der Gemeindeverbindungsstraße bei ca. Bau-km 502+600 und ca. Bau-km 503+490 ist festzustellen, dass sich in diesem Bereich keine schützenswerte Bebauung befindet und die im Bereich von Barbing vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen auch für den Bereich des Bebauungsplans „Barbing Ost I“ bereits einen Vollschutz gewährleisten.

Im östlich anschließenden Gewerbegebiet werden unter Berücksichtigung des lärmindernden Fahrbahnbelags ( $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) auf der Bundesautobahn A 3 noch an zwei Gewerbebetrieben mit Büronutzungen die nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) am Tag und bis zu 6 dB(A) in der Nacht überschritten. Aufgrund der sehr nah zur Bundesautobahn A 3 gelegenen Bebauung lassen sich weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ohne entsprechende Eingriffe in Gewerbebetriebsflächen umsetzen. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts sowie aufgrund der Tatsache, dass keine Nachnutzung vorliegt und somit nur an einem Gebäude eine Überschreitung des zulässigen Immissionsgrenzwertes am Tag um 1 dB(A) vorliegt, pflichtet die Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4 dieses Beschlusses der Auffassung des Vorhabensträgers bei, dass die Kosten, die für einen verstärkten aktiven

Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept in Form des lärmindernden Fahrbahnbelags aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

An dem von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude besteht unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Der auf der Südseite der Bundesautobahn A 3 im Bereich des Gewerbegebiets Rosenhof vorgesehene Lärmschutzwall (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 6) dient dem Lärmschutz des Wohngebiets im Bereich des Bebauungsplans „Heising II“ und kommt nur in zweiter Linie auch dem Gewerbegebiet zu Gute.

#### 3.5.2.1.4 Falscher Fahrbahnbelag; Lärminderungsfaktor deutlich zu hoch

*Der für den offenporigen Asphaltbelag angegebene und bei den Lärmberechnungen berücksichtigte Korrekturwert von -5 dB(A) ist deutlich zu hoch gegriffen. Die Lärminderungswirkung ist nur für Pkw in einem gewissen Geschwindigkeitsbereich untersucht. Für andere Pkw-Geschwindigkeiten fehlen Erkenntnisse zum akustischen Verhalten ebenso wie insgesamt für den Lkw-Verkehr. Die lärmindernde Wirkung bleibt zudem nur für wenige Jahre erhalten, wobei aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils die wirksame Zeitspanne zusätzlich verkürzt wird. Die Anzahl der durch Überschreitung der Immissionsgrenzwerte betroffenen Gebäude wird dadurch deutlich höher sein.*

#### Forderung:

- *Ohne echte Erkenntnisse über die akustische Auswirkung bei der hier erwarteten Verkehrszusammensetzung (LKW-Anteil), darf der Lärminderungsfaktor nicht willkürlich so hoch festgelegt werden;*
- *die dadurch deutlich größere Zahl an Schutzfällen ist bei der Auswahl der Varianten für aktive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend zu berücksichtigen;*
- *die Auswahl des Fahrbahnbelags darf nicht aus finanziellen Erwägungen getroffen werden, sondern muss sich an nachhaltiger Lärminderung orientieren.*

#### Hierzu ist folgendes festzustellen:

Geräuschemissionen aus dem Straßenverkehr setzen sich im Allgemeinen aus zwei Geräuschquellen zusammen: Dem Antriebs- und dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch.

Bei Pkw mit konstanter Geschwindigkeit dominiert ab ca. 30 km/h, abhängig von Gangwahl und Fahrbahnbelag, das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, bei Lkw ab ca. 60 km/h.

Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch entsteht im Wesentlichen durch zwei Mechanismen:

- Beim Rollvorgang wird der Reifen zu mechanischen Schwingungen angeregt, die sich von der Reifenoberfläche auf die umgebende Luft übertragen und als Schall abgestrahlt werden.
- Bei der aerodynamischen Anregung (Air-Pumping) wird die Luft in der Kontaktfläche zwischen Reifen und Fahrbahn in den Hohlräumen komprimiert und mit dem Abrollen des Reifens wieder dekomprimiert [Beckenbauer 2007],

Durch den Horneffekt wird die Schallabstrahlung verstärkt. Die gekrümmte Lauffläche des Reifens und die Fahrbahnoberfläche bilden im Ein- und Auslauf des Reifens Schalltrichter, die die Schallabstrahlung erheblich verstärken.

Um diese Reifen-Fahrbahn-Geräusche zu mindern ist von Seiten des Vorhabensträgers im Bereich von Bau-km 491+640 bis Bau-km 504+735 und somit auch im angesprochenen Bereich der nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Bebauung von Barbing ein lärmindernder Fahrbahnbelag vorgesehen der den Anforderungen eines Korrekturwertes DStrO = -5 dB(A) entspricht (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.3.2). Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger die Verwendung eines Fahrbahnbelages mit lärmindernden Eigenschaften von -5 dB(A) in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht.

Mit den vorstehenden Festlegungen wurde zwar noch keine konkrete Bauweise festgelegt, derzeit sind allerdings offenporige Asphalte die Fahrbahnbeläge, die Reifen-Fahrbahn-Geräusche am effektivsten mindern und gleichzeitig bautechnisch beherrschbar sind. Die einschichtige offenporige Asphaltdeckschicht ist eine Regelbauweise nach ZTV Asphalt-StB 07. Sie stellt sehr hohe Anforderungen an Randbedingungen, Planung, Bauausführung und Betrieb - sie ist eine High-Tech-Bauweise. Deshalb sind, insbesondere bei doppelschichtiger Ausführung, diverse Besonderheiten zu beachten. Dem Vorhabensträger wurde daher die permanente Überwachung des Einbaus des lärmindernden Belags zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.5 dieses Beschlusses).

Der für den Einbau von OPA in die Berechnung gemäß Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV eingesetzte Korrekturwert DStrO = -5 dB(A) ist nicht zu beanstanden ist. Er ist vorgesehen durch ARS Nr. 14/1991 (vom 25. April 1991, VkB1. 1991, 480 ff.) als weiteres Beispiel zur Fußnote der Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV und zu Tabelle 4 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 - (vgl. auch die durch ARS Nr. 17/1991 vom 18. März 1992, VkB1. 1992, 208 der Fußnote hinzugefügte Anmerkung). Mit Statuspapier vom 10. Februar 2009 hat die Bundesanstalt für Straßenwesen den Korrekturwert für einen OPA 0/8 der III. Generation für eine Betriebsdauer von mindestens acht Jahren bestätigt, (vgl. ARS Nr. 3/2009 vom

31. März 2009 mit Anlage Statuspapier der BASt vom 10. Februar 2009, VkB1. 2009, 260).

Einschichtigen offenporigen Asphalten mit einem Größtkorn von 8 mm und einer akustisch wirksamen Schichtdicke von mindestens 4 cm wird ein  $D_{\text{StrO}}$ -Korrekturwert von -5 dB(A) bei Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h auf Außerortsstraßen für mindestens acht Jahre zugewiesen. Diese Korrektur gilt auch für zweischichtigen offenporigen Asphalt. Um die lärmindernde Wirkung von -5 dB(A) über diesen Zeitraum gewährleisten zu können, ist ein sogenanntes Vorhaltemaß erforderlich. Ursache ist die Verschmutzungsanfälligkeit dieser Bauweise und die damit verbundene Reduzierung der lärmindernden Wirkung über den Nutzungszeitraum, wobei auf Autobahnen durch den Selbstreinigungseffekt aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge ein Zusetzen der Hohlräume erheblich verzögert wird. Im Neuzustand weisen offenporige Beläge eine Pegelminderung von bis zu 10 dB(A) auf, mit der Folge, dass das Niveau der Lärminderung im Neuzustand wesentlich höher liegt als die  $D_{\text{StrO}}$ -Korrektur -5 dB(A). Für diesen Zeitraum von aktuell acht Jahren besteht für die Lärmbetroffenen ein Bonus der Lärminderung. Bautechnisch liegt die Haltbarkeit je nach Verkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil zwischen acht und zwölf Jahren.

Hinsichtlich der vom Einwendungsführer angesprochenen abnehmenden lärmindernden Wirkung in größerer Entfernung und sogar befürchteter Zunahme der Lärmbelastung in größerer Entfernung zur Lärmquelle hat bereits der Vorhabensträger in der Beantwortung dieses Einwands darauf hingewiesen, dass Lärm (Schalldruck) mit der Entfernung zum Emissionsort stets abnimmt. Eine Zunahme des Schalldrucks in weiterer Entfernung ist physikalisch nicht möglich. Durch den Einsatz eines Lärmschutzbelags wird die Schallemission (Aussendung von Schall) bereits unmittelbar an der Fahrbahn reduziert. Die Lärminderung des Fahrbahnbelages ist auch in weiterer Entfernung gleichermaßen wirksam.

Hinsichtlich der dauerhaften Einhaltung der lärmindernden Wirkung des Fahrbahnbelages von -5 dB(A) wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

#### 3.5.2.1.5 Umfassende Lärminderungsplanung notwendig

*Die vorliegende Planung betrachtet die Lärmimmissionen isoliert nur für die Quelle Bundesautobahn A 3. Die Anwohner auf beiden Seiten der Autobahn sind aber gleichzeitig auch von Verkehrslärm durch andere Straßen betroffen. Bei der Beurteilung der Auswirkungen der zusätzlichen Lärmbelastung auf die Anwohner dürfen die einzelnen Emissionsquellen nicht isoliert betrachtet werden. Deshalb ist*

*eine umfassende Lärminderungsplanung unter Einbeziehung aller Lärmquellen notwendig.*

Forderung:

- *Die Regierung der Oberpfalz muss eine umfassende Lärminderungsplanung für die betroffenen Gebiete durchführen.*
- *Anhand dieser Planung sind eine Betroffenheitsanalyse und die Auswahl der geeigneten Lärmschutzmaßnahmen erneut vorzunehmen.*

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Soweit von anderen Verkehrswegen ausgehender Lärm angesprochen wird, der sich auf an der auszubauenden Bundesautobahn A 3 gelegene Immissionsorte auswirkt, so gilt, dass sich der Beurteilungspegel ausschließlich auf die zu auszubauende Bundesautobahn A 3 bezieht. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, S. 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet.

Von einer Überschreitung der Grenzen der Gesundheitsgefahr ist in reinen und allgemeinen Wohngebieten auszugehen, wenn Immissionswerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Unter Hinweis auf die festgestellten Unterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T) werden diese Werte in den vom Einwendungsführer angesprochenen Bereich von Burgweinting weit unterschritten. Eine Gesamtsummenpegelbetrachtung ist daher nicht erforderlich.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die der Lärmaktionsplanung gemäß der EU-Umgebungsrichtlinie zugrunde liegenden



Lärmkarten sind daher für das vorliegende Straßenbauvorhaben nicht maßgebend. Bezüglich der angeregten Erstellung eines Lärmaktionsplans und einer Lärminderungsplanung bleibt festzuhalten, dass die Erstellung solcher Unterlagen aufgrund fehlender rechtlicher Voraussetzungen nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die in der RLS-90 festgelegten Formeln für die einzelnen Parameter sind auch geeignet den  $D_{\text{StrO}}$ -Wert für lärm mindernden Asphalt, wie zum Beispiel OPA, zutreffend zu bestimmen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel, da sie auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruht und ist daher für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Lage der Straße, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge, Reflexionen, Abschirmungen und Straßenoberfläche ein.

Unabhängig vom straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren hat die von der Regierung der Oberpfalz durchgeführte Auswertung der Lärmkartierung 2012 des Bayerischen Landesamtes für Umwelt im Übrigen ergeben, dass die Gemeinde Barbing nicht in einem Bereich mit durch die Bundesautobahn A 3 hervorgerufenen Lärmpegeln  $L_{\text{DEN}} > 67$  dB(A) und/oder  $L_{\text{NIGHT}} > 57$  dB(A) liegt.

#### 3.5.2.1.6 Umfassende Verkehrsplanung fehlt

*Auch bei der Betrachtung der Verkehrsströme konzentriert sich die vorgelegte Planung ausschließlich auf die Autobahn selbst. Das periphere, autobahnbegleitende Straßennetz bleibt völlig unberücksichtigt.*

*Die Verflechtung der Verkehrsströme auf der Bundesautobahn A 3 und dem peripheren Straßennetz sind sehr eng. Schon jetzt ist dieses Netz in vielen Bereichen an den Kapazitätsgrenzen angelangt. Aufgrund der häufigen Stausituationen sucht sich der Verkehr Ausweichrouten auf den Autobahn-begleitenden Straßen wie B 8, St 2145, St 2660 und weiter auch durch die bebauten Ortsbereiche, wie zum Beispiel von Barbing, Unterheising, Neutraubling.*

*Diese Folgen lässt die derzeitige Planung völlig unberücksichtigt. Weder die Auswirkungen während der Bauphase noch die künftige Verkehrsentwicklung durch weitere Wohn- und Gewerbeansiedlung in der Stadt Regensburg, im Bereich Neutraubling/Obertraubling und in der Gemeinde Barbing wurden in die Planung einbezogen. Die zuständigen Planungsbehörden müssen eine gemeinsame Planung zur großräumigen Verkehrsentwicklung und -lenkung erarbeiten. Ansonsten droht ein absoluter Verkehrskollaps mit schlimmen Folgen für die Lebensqualität und den Gewerbestandort in Barbing genauso wie in den angrenzenden Kommunen.*

Forderung:

- *Eine umfassende Betrachtung der künftigen Verkehrsströme muss in die Planfeststellung mit einfließen.*
- *Eine dementsprechende Verkehrsplanung muss zeitnah erstellt werden.*
- *Das periphere Straßennetz muss schon vor dem Ausbau der Autobahn auf die dann notwendige Leistungsfähigkeit gebracht werden.*

Hierzu ist folgendes festzustellen:

In der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2013 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, die der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde liegt, wurde neben der durchgehenden Fertigstellung der Osttangente Regensburg auch der Umbau der Anschlussstelle Regensburg-Nord mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke und dem Ausbau der Nordgaustraße berücksichtigt. Ebenfalls enthalten sind die geplanten Gewerbegebiete im Bereich Regensburg-Ost. Weiter berücksichtigt sind die durchgehende Fertigstellung der Bundesstraße 15neu bis Landshut, die Südumfahrung Regensburg im Zuge der Kreisstraße R 30neu und die geplante Umfahrung von Niedertraubling.

Die Verkehrsbelastung der Bundesautobahn A 3 am Südrand von Regensburg ist entsprechend den Feststellungen in der Verkehrsuntersuchung in den vergangenen 7 Jahren im DTV (Jahresmittel) nur um 6 bis 7 % angewachsen, östlich des Autobahnkreuzes Regensburg aufgrund von Ausbaumaßnahmen um 9 %. Der Schwerverkehr hat mit einem Plus von nur 3 bis 4 % in 7 Jahren geringer zugenommen als der Gesamtverkehr. Nur östlich des Autobahnkreuzes Regensburg hat der Schwerverkehr mit +10 % in der gleichen Größe zugenommen wie der Gesamtverkehr (+9 %).

Bis zum Prognosehorizont 2030 wird der Binnenverkehr in Regensburg noch um 6 % von 246.000 auf 260.000 Kfz-Fahrten/Tag zunehmen. Der Quell-/Zielverkehr von Regensburg wird noch um 8 % von 268.000 auf 291.000 Kfz-Fahrten/Tag ansteigen und der Außenverkehr (Verkehr des Umlandes einschließlich des großräumigen

Durchgangsverkehrs) wird um 10 % von 246.000 auf 271.000 Kfz/Tag zunehmen. Insgesamt wird die Verkehrsbelastung im Großraum Regensburg noch um 8 % von 759.000 auf 822.000 Kfz-Fahrten/Tag anwachsen, da der Raum Regensburg einer der Räume mit positiver Struktur- und Siedlungsentwicklung in Bayern ist.

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Wesentliches Ziel der vorliegenden Planung ist es die Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen sowie für die angrenzende Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation zu erreichen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses).

Wie in den festgestellten Planunterlagen festgehalten (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 8.1) und vom Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung auch zugesichert, wird der Verkehr während der einzelnen Bauphasen weiterhin über die Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 abgewickelt. Bei jeder Bauphase stehen dem Verkehr mindestens vier Fahrstreifen (zwei in jeder Richtung), am Uniberg mindestens fünf Fahrstreifen (drei in Fahrtrichtung Nürnberg) zur Verfügung. Ein Ausleiten des Verkehrs auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz ist vom Vorhabensträger nicht geplant und auch nicht beabsichtigt.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen nur im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt. Eventuelle Fehlplanungen früherer Jahre, ob im überregionalen oder regionalen Straßennetz, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eventuell im nachgeordneten Straßennetz vorhandene Unzulänglichkeiten können in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme gesehen werden. Die Lösung vorhandener Verkehrsprobleme im nachgeordneten Straßennetz obliegt den hierfür zuständigen Straßenbaulastträgern. Eine Lösung dieser Probleme ist Gegenstand gesonderter Planungen der hierfür zuständigen Straßenbaulastträger. Über diese gesondert zu erstellenden Planungen muss in einem gesonderten Verfahren entschieden werden. Dass mit Ausweisung und Besiedlung von Wohn- und Gewerbegebieten auch entsprechende Verkehrsentwicklungen im Verkehrswegenetz verbunden sind, liegt in der Natur der Sache und sollte bereits bei der Planung dieser Gebiete mit berücksichtigt werden, wobei Bundesautobahnen im Hinblick auf den ihnen zugeordneten Verkehrszweck einem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt sind.

### 3.5.2.1.7 Verlegung der Anschlussstelle Neutraubling

*Einer der am stärksten belasteten Punkte im Verkehrsnetz der gesamten Region ist die Kreuzung der St 2145, St 2660 und der „Neutraublinger Str.“ zwischen den Orten Barbing und Neutraubling. Einen großen Teil der Belastung macht der Verkehr der AS 102 aus. Wegen der beschränkten räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten ist fraglich, ob diese Kreuzung überhaupt so weit ertüchtigt werden kann, um die künftigen Verkehrsströme zu bewältigen.*

*Eine Möglichkeit der Entlastung wäre eine Verlagerung der AS 102 weiter nach Westen mit einer Anbindung an eine „Westumgehung Neutraubling“ und an die B 8. Neben einer Entflechtung der Verkehrsströme könnte auch eine Lücke im aktiven Lärmschutz geschlossen werden.*

#### Forderung:

- *Die Möglichkeit einer Verlegung der AS 102 nach Westen sollte in die Verkehrsplanung mit einbezogen werden;*
- *Westumfahrung von Neutraubling (Gärtnersiedlung) mit Anschluss an die B 8 (St 2660);*
- *Kreuzungsfreier Anschluss B 8 (St 2660) an die St 2145 Richtung Neutraubling;*
- *direkter Anschluss der St 2145 an die Ostumgehung Neutraubling*

#### Hierzu ist folgendes festzustellen:

Wie in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.6 bereits ausgeführt ist Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Für eine Verlegung der Anschlussstelle Neutraubling oder die Anlage einer zusätzlichen Anschlussstelle besteht im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 keine Veranlassung.

An den Anschlussstellen im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt sind insgesamt keine Änderungen vorgesehen, da entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013 die Verkehrszunahmen in der Regel begrenzt sind, so dass auch die künftige Verkehrsbelastung abgewickelt werden kann. Die Anschlussstelle Neutraubling stellt hier zwar eine Ausnahme dar, da aufgrund der starken Gewerbegebietserweiterungen im Umfeld die Belastung verschiedener kritischer Linksabbiegeströme deutlich zunehmen würde, was leistungsmäßig nicht mehr möglich ist. Die hierfür erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen betreffen jedoch das nachgeordnete Straßennetz in Form der Staatsstraßen 2145 und 2660, für die der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg, zuständig

ist. Der erforderliche Neubau des Bauwerks zur Überführung der Staatsstraße 2145 ist Gegenstand der festgestellten Planunterlagen ist (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T und Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.19) und wurde diesbezüglich auch mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg abgestimmt. Um- und Ausbaumaßnahmen in den einzelnen Knotenpunktsbereichen im weiteren Verlauf der Staatsstraßen sind Gegenstand gesonderter, vom Staatlichen Bauamt Regensburg federführend zu erstellender Planungen, welche in einem gesonderten Verfahren abzuarbeiten sind. Eine Einbeziehung dieser gesonderten Planungen in das gegenständliche Planfeststellungsverfahren ist im Hinblick auf das verfolgte Planungsziel nicht erforderlich.

#### 3.5.2.2 Einwendungsführer 0362

Der Einwendungsführer 0362 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nr. 1 und Unterlage 10.2T). Der Einwendungsführer hat sich mit Schreiben vom 31. Oktober 2014 gegen das auf seinem Grundstück vorgesehene Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken gewandt und eine Verlegung der vorgesehenen Becken auf die Nordseite der Bundesautobahn A 3 oder zumindest nördlich der Franz-Josef-Strauß-Allee gefordert. Mit Schreiben vom 29. Juni 2016 hat er seine ablehnende Haltung zur geplanten Lage der Regenrückhalteeinrichtung nochmals deutlich zum Ausdruck gebracht und die bereits mit Schreiben vom 31. Oktober 2014 geforderte Verlegung der Becken wiederholt.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.10.2 kann das Oberflächenwasser der Straßen durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Diese Verunreinigungen werden als Schweb- oder Feststoff vom Niederschlagswasser abtransportiert. Dies bedeutet eine Gefährdung der Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag. Das Risiko für die nachfolgenden Gewässer ist umso größer, je schlechter deren Wasserqualität (also auch Puffer- und Selbstreinigungskraft) und je geringer der Abfluss des Gewässers ist. Abhilfe wird durch die Erstellung ausreichend dimensionierter Kläreinrichtungen (Absetzbecken mit Tauchrohren) geschaffen, in denen die Straßenabflüsse gereinigt werden. Diese Einrichtungen können auch bei Unfällen eventuell auslaufendes Mineralöl und andere wassergefährdende Stoffe zurückhalten, sodass diese gesondert behandelt und beseitigt werden können.

Im hier vorliegenden Entwässerungsabschnitt 2 zwischen dem Straßenhochpunkt bei Bau-km 492+143 und dem Graßer Weg bei Bau-km 492+879 wird derzeit das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 in Rohrleitungen gesammelt und über ein Durchlassbauwerk sowie ein offenes Gerinne

ungedrosselt und ungereinigt in den städtischen Regenwasserkanal im Graßer Weg eingeleitet. Dieser Regenwasserkanal mündet im Ortsteil Graß in den Islinger Mühlbach. Zum Schutz des Grundwassers und der Oberflächengewässer ist daher vorgesehen die Entwässerungseinrichtungen quantitativ an die künftigen Erfordernisse und qualitativ an die derzeit gültigen Regeln der Technik anzupassen. Hierzu wird das Oberflächenwasser der Fahrbahnen ebenfalls wieder über Rohrleitungen gesammelt und vor dem Bauwerk zur Unterführung des Graßer Weges, die Franz-Josef-Strauß-Allee querend über ein Absetzbecken dem Regenrückhaltebecken 2 zugeführt. Im Absetzbecken werden die Feststoffpartikel als potenzielle Träger von Schadstoffen sedimentiert, so dass der Stoffeintrag in das nachfolgende Regenrückhaltebecken weitgehend verhindert wird. Mit der geregelten Ableitung des Oberflächenwassers der Straßenflächen werden bestehende Belastungen von Böden, Fließgewässern und Lebensräumen deutlich verringert. Eine Vergiftung der an die geplanten Becken angrenzenden Grundstücksflächen mit Schadstoffen durch Wassereinfluss ist nicht zu befürchten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Bemessung der Absetz- und Regenrückhaltebecken in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg erfolgte. Die hintereinander geschalteten Becken (Absetz- und Regenrückhaltebecken) halten mit dem Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe den Regeln der Technik entsprechend zurück. Auch das Risiko von negativen Auswirkungen bei sog. Ölunfällen wird minimiert.

In Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.3.4 dieses Beschlusses wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht, für die einzelnen Abwasseranlagen zur Niederschlagswasserentsorgung Dienst- und Betriebsanweisungen zu erstellen. Insbesondere sind Betriebsweise der Abwasseranlage im Sommer und Winter, Eigenüberwachung, Personalbedarf für den ordnungsgemäßen Betrieb und Unterhalt, Vorgehensweise bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen (als Hilfe auch für die örtliche Feuerwehr), Wartung der einzelnen Anlagenteile und eventuelle Entschlammungen zu regeln. Die vom Einwendungsführer geäußerte Befürchtung, mit dem geplanten Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken eine verkappte „Sondermülldeponie“ herzustellen, ist somit unbegründet.

Die wesentlichen Angaben zum geplanten und mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmten Entwässerungskonzept für diesen Entwässerungsabschnitt 2 sind den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.11; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nr. 2T und Unterlage 18.3, Blatt Nr. 2T) zu entnehmen.

Die Lage des Regenrückhaltebeckens mit vorgeschalteten Absetzbecken muss sich am Tiefpunkt der Straße orientieren, damit das anfallende Wasser im freien Gefälle eingeleitet werden kann. Weiter maßgebend sind die jeweiligen Vorflutverhältnisse um eine entsprechende Ableitung des vorgereinigten Straßenoberflächenwassers gewährleisten zu können. Bezüglich der Untersuchung alternativer Standorte für das Regenrückhaltebecken wird auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.5.6.6 dieses Beschlusses verwiesen, wonach sich gegenüber der geplanten Lösung keine andere Lösung als vorzugswürdiger aufdrängt.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.3 Einwendungsführer 0513

Der Einwendungsführer 0513 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine im Einwendungsschreiben vom 28. Oktober 2014 vorgebrachte extreme Einschränkung seiner Wohnqualität wurde nicht näher substantiiert.

Aus den Einwendungen ist daher nicht ersichtlich in welchen eigenen Rechten und Interessen der Einwendungsführer betroffen ist und welche Beeinträchtigungen er konkret befürchtet. Insoweit muss aber der Vortrag erkennen lassen, in welcher Hinsicht Bedenken gegen die Planfeststellung bestehen. Das Vorbringen muss so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll.

In der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 hat der Einwendungsführer seine Einwendungen dahingehend konkretisiert, dass er durch die geplante Lärmschutzwand-/Wandkombination mit einer Gesamthöhe von 10,00 m eine

erhebliche Verschattung und einen damit einhergehenden erheblichen Wertverlust seines Grundstücks befürchtet.

In diesem Zusammenhang bleibt festzuhalten, dass mit der vorgesehenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination (3,00 m Lärmschutzwand + 7,00 m Lärmschutzwand) die nach der 16. BImSchV für Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht mit maximal 53 dB(A) am Tag und maximal 49 dB(A) in der Nacht am Anwesen des Einwendungsführers deutlich unterschritten und somit eingehalten werden können. Gegenüber dem Prognosenullfall (keine bauliche Veränderung im Prognosejahr 2030) ergeben sich Pegelminderungen von bis zu 10 dB(A) am Tag und in der Nacht. Bezüglich der Wohnqualität ist somit hinsichtlich der Schallbelastung von einer wesentlichen Verbesserung gegenüber der Ist-Situation auszugehen. Im Übrigen können im Ortsteil Neuprüll unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4 selbst mit der gewählten Lärmschutzkombination nicht an allen Immissionsorten die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.3T). Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten anderen aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Der Einwendungsführer macht geltend, dass durch die zu errichtende Schallschutzanlagen eine erhebliche Verschattung seines Grundstücks eintreten wird mit der Folge eines ebenfalls erheblichen Wertverlusts des Grundstücks. Hinsichtlich der Verschattungswirkung der Lärmschutzeinrichtung hat der Vorhabensträger ein entsprechendes Verschattungsgutachten erstellt, das dem Einwendungsführer mit Schreiben vom 6. April 2017 übersandt wurde. Der Vorhabensträger hat dieses Gutachten entsprechend den Forderungen der Planfeststellungsbehörde entsprechend überarbeitet.

Im Planfeststellungsbeschluss sind alle öffentlichen und privaten Belange, die von dem Vorhaben berührt werden, gegeneinander und untereinander gerecht zu abwägen (vgl. § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG). Für Grundstücke, welche nicht unmittelbar durch die Planfeststellung in Anspruch genommen werden, normiert Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG eine äußerste Grenze, ab der die beeinträchtigten Belange des Grundstückseigentümers nicht mehr mit einer gerechten Abwägung überwunden



werden können (Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2014). „Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG setzt voraus, dass Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Beeinträchtigungen müssen, unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 GG oder des Art. 14 GG berührt ist, die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Rechtsvorschriften, welche für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren konkretisieren, sind nicht ersichtlich. Auch die DIN 5034 [...] dürfte hierfür nicht geeignet sein. [...] Beeinträchtigungen der Wohnqualität muss ein Planbetroffener nicht bis zur Schwelle von Gesundheitsgefahren ohne Ausgleich hinnehmen.“ (BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 4/04, NVwZ 2005, 803). Mangels anderer Maßstäbe muss daher die Zumutbarkeit der Verschattung nach den Umständen des Einzelfalls beurteilt werden.

Das Bundesverwaltungsgericht hat dabei eine Abnahme der Besonnung von weniger als 5 % bezogen auf das Kalenderjahr als gering angesehen. Ebenso hat es eine Abnahme der Besonnung in den Wintermonaten von 13 % und 17 % als zumutbar angesehen. Beiden Betrachtungen lag ein ländlich geprägtes Gebiet zugrunde (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 4/04, NVwZ 2005, 803). Während das Bundesverwaltungsgericht im Falle der Winterwerte diese absoluten Werte betrachtet und für angemessen befunden hat ohne diese hierbei in Relation zu einem bestimmten Wert zu setzen, hat es für den Gesamtjahreswert einen expliziten Bezug zu einer Maximalgröße getroffen.

Für das vorliegend städtisch geprägte Gebiet hält die Planfeststellungsbehörde eine Abnahme von bis zu 5 % der Besonnung bezogen auf den Jahreswert und von bis zu 20 % in den sonnenarmen Wintermonaten für zumutbar. Auch in städtischen Gebieten besteht ein Interesse an einer ausreichenden Besonnung.

Im vorliegenden Fall liegt wird sich die Besonnung über das Jahr verteilt um 5,21 % vermindern. In den Wintermonaten (November bis Januar), in denen das Sonnenlicht besonders kostbar ist, wird sich die Besonnung um 24,58 % vermindern. Mit einem Lärmschutz, dessen oberer Meter transparent hergestellt wird, beträgt die Abnahme der Besonnung immer noch 21,53 % und ist damit unzumutbar. Mit einer Ausführung der Lärmschutzwand, deren obere zwei Meter aus Glas bestehen, beträgt die Abnahme der Besonnung in den Wintermonaten 18,71 % und auf das Jahr betrachtet 3,95 %. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Durch die Verwendung von Glas in der Lärmschutzwand erhöhen sich die Schallpegel auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn und zwar wie folgt.

Der Nachtwert erhöht sich an den Immissionsorten JA005NW, JA006NO und JB002W um jeweils 1 dB(A) von 52 dB(A) auf 53 dB(A). Da an diesen Immissionsorten jedoch keine Nachtnutzung ausgeübt wird, ist dort auch kein Grenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden (§ 2 Abs. 3 16. BImSchV). Insofern sind hier keine schützenswerten Belange betroffen.

Der Tagwert erhöht sich an den Immissionsorten JA005NW, JA006NO und JB002W um jeweils 1 dB(A) von 56 dB(A) auf 57 dB(A). Es ist festzustellen, dass auch damit noch der maßgebliche Grenzwert von 57 dB(A) nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV eingehalten wird. Zwar geht damit eine höhere Belastung an den genannten Immissionsorten einher, diese liegen aber innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

Damit ist eine Abwägung zu treffen, zwischen den Lärmschutzbelangen einerseits und dem Interesse an einer ausreichenden Besonnung andererseits. Nachdem auch mit den höheren Lärmwerten alle gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und die Erhöhung mit 1 dB(A) akustisch kaum wahrnehmbar ist, entspricht es dem Gebot gerechter Abwägung die oberen zwei Meter der Lärmschutzwand transparent auszuführen.

Durch das Vorhaben werden die Voraussetzungen an gesundes Wohnen im Anwesen des Einwendungsführers nicht beeinträchtigt werden. Die Nutzung des Grundstücks wird rechtlich und faktisch nicht eingeschränkt. Die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm und Luft werden durch die im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten (vgl. vorstehende Ausführungen), die Beeinträchtigungen halten sich somit im Rahmen des ortsüblichen und sind wegen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Ein drittschützendes Recht auf Abwehr von baulichen Veränderungen, unverbaute Aussicht und dergleichen besteht nicht. Eine Ausgleichspflicht besteht nur für den konkreten Entzug von Art. 14 GG zugeordneten Positionen. Durch das Vorhaben wird in solche jedoch nicht eingegriffen, so dass für entsprechende Forderungen keine Rechtsgrundlage besteht.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.2.4 Einwendungsführer\_0541

Der Einwendungsführer 0541 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 9. Juni 2016 wandte sich der Einwendungsführer gegen die geplante Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzanlage auf 6,00 m im Bereich seines an ein Fachmarktzentrum vermieteten Gewerbebetriebes,. Aus seiner Sicht sei die Erhöhung der Lärmschutzanlage nicht notwendig und beeinträchtige die Sicht auf das Fachmarktzentrum erheblich.

#### Hierzu ist folgendes festzustellen:

Die geplante Erhöhung des Lärmschutzwalls im Bereich zwischen Bau-km 495+475 bis Bau-km 496+040 auf 6,00 m war bereits Gegenstand der vom 22. September 2014 bis 22. Oktober 2014 ausgelegten Planunterlagen vom 1. August 2014. Die Tekturplanungen vom 30. November 2015 sahen in diesem Bereich keine Änderungen vor. Im Bekanntmachungsvordruck zur öffentlichen Auslegung der Tekturunterlagen wurden einleitend die vorgenommenen Planänderungen beschrieben und in Ziffer 9 der Bekanntmachung ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass Einwendungen nur gegen die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 erhoben werden können. Die Einwendungsfrist nach Art. 73 Abs. 4 S. 1 BayVwVfG gegen die Planunterlagen vom 1. August 2014 endete am 5. November 2014. Die Einwendungen gegen die geplante Erhöhung der Lärmschutzanlage wurden somit über 19 Monate nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben. Nach Ablauf der Einwendungsfrist sind Einwendungen nach Art. 73 Abs. 4 S. 3 ausgeschlossen. Darauf wurde in der Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung im Jahr 2014 in Ziffer 1 explizit hingewiesen. Die mit Schreiben vom 9. Juni 2016 vorgebrachten Einwendungen sind deshalb präkludiert und somit wegen Versäumnis der gesetzlichen Frist rechtswirksam ausgeschlossen.

Unabhängig davon ist zu den vorgebrachten Einwendungen folgendes anzumerken:

1. Wie den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 2T; Band 5: Unterlage 17.1T, Anlage 2.6T) zu entnehmen ist können mit dem geplanten 6,00 m hohen Lärmschutzwall die für das nördlich des Fachmarktzentrums gelegene Wohnbebauung zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht von 49 dB(A) an einigen Anwesen gerade noch eingehalten werden. Mit Errichtung des geplanten Lärmschutzwalls ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV).

2. Nach den einschlägigen Straßengesetzen (§ 8a Abs. 6 FStrG) haben Eigentümer von Grundstücken, die an einer Straße liegen (Straßenanlieger) keinen Anspruch darauf, dass die Straße nicht geändert wird. So wie der Anlieger Vorteile aus der Straße für seinen Betrieb zieht, hat er auch Beeinträchtigungen bei einer Änderung in Kauf zu nehmen.

Hinsichtlich der vom Einwendungsführer angesprochenen nicht mehr gegebenen Sichtbarkeit des Fachmarktcenters spricht er wohl den nicht explizit genannten Punkt eventuell zu erwartender Umsatzverluste des Fachmarktcenters an, mit der Folge, dass auch für ihn als Vermieter Mietverluste eintreten könnten. Diesbezüglich bleibt festzuhalten, dass kein Anspruch darauf besteht für alle Nachteile, die sich möglicherweise aus dem Straßenbauvorhaben ergeben, einen Ausgleich zu erhalten. So kommt ein Ausgleich für Vermögensnachteile durch Umsatzeinbußen, weil der Gewerbebetrieb für die vorbeifahrenden Verkehrsteilnehmer wegen des vorgesehenen Lärmschutzwalls nicht mehr sichtbar ist, nicht in Betracht. Bloße Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen - wie auch die sog. "Lagegunst" - fallen nicht unter den von Art. 14 GG geschützten Schutzbereich (BVerwG, Urteil vom 11. November 1983, Az. 4 C 82.80, UPR 1984, 271; BGH, Urteil vom 29. Mai 1967, Az. III ZR 143/66, BGHZ 48, 58) und sind somit nicht entschädigungspflichtig. Ebenso können dem Vorhabensträger die Errichtung entsprechender Webeanlagen nicht zur Auflage gemacht werden. Alternative Werbemaßnahmen, die möglicherweise entstehende Nachteile wieder ausgleichen sollen, sind vorliegend Sache des Mieters. Die weiteren Voraussetzungen für die Erteilung einer Baugenehmigung für eine entsprechende Werbeanlage (z.B. Werbepylon) sind im baurechtlichen Verfahren und damit außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.2.5 Einwendungsführer\_0564

Der Einwendungsführer 0564 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 2. November 2014 hat der

Einwendungsführer als Eigentümer verschiedener Immobilien an der Augsburgener Straße auf die durch die Bundesautobahn A 3 ausgelöste starke Lärmbetroffenheit hingewiesen und zwischen Bau-km 492+500 Bau-km 493+000 eine Erhöhung der Lärmschutzwand von 2,00 m auf 6,00 m gefordert.

Hierzu ist festzustellen, dass bereits die im September 2014 ausgelegten Planunterlagen für den Bereich zwischen Bau-km 492+500 und Bau-km 493+000 folgende Lärmschutzlösungen vorgesehen haben:

von Bau-km	bis Bau-km	Lärmschutz-wall	Lärmschutz-wand	Gesamthöhe
492+500	492+860	6,00 m*	2,00 m	8,00 m
492+860	492+900	-	6,00 m	6,00 m
492+900	493+000	6,00 m	2,00 m	8,00 m

Tabelle 37: Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bau-km 492+500 bis Bau-km 493+000  
\* von Bau-km 492+500 bis 492+580 setzt sich die Höhe aus Wallhöhe und Höhe Einschnittsböschung zusammen

Der Forderung auf Errichtung einer insgesamt 6,00 m hohen Lärmschutzanlage ist der Vorhabensträger somit bereits mit der ursprünglichen Planung von 1. August 2014 nachgekommen. Im Übrigen ergibt sich im Bereich zwischen Bau-km 492+280 und Bau-km 492+500 und somit im unmittelbaren Bereich der Immobilien des Einwendungsführers unter Berücksichtigung der hier vorgesehenen 6,00 m hohen Lärmschutzwand und der hier vorhandenen Einschnittsböschung eine insgesamt 12,00 m hohe Lärmabschirmkante. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.2, Blatt Nr. 1T) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Zur Lärmsituation im Bereich der angesprochenen Anwesen ist folgendes festzustellen:

Gegenüber dem Prognosenullfall (keine bauliche Veränderung im Prognosejahr 2030) können mit der vorgesehenen Lärmschutzanlage Pegelminderungen um bis zu 6 dB(A) am Tag und bis zu 6 dB(A) in der Nacht erreicht werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.1T). Während der für Wohngebiete nach der 16. BImSchV geltende Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag an allen Gebäudeseiten eingehalten werden kann, wird trotz der vorgesehenen Lärmschutzanlage der für die Nacht geltende Immissionsgrenzwert von 49 dB(A), insbesondere auf der Südseite der Anwesen, um bis zu 3 dB(A) überschritten. Um im Ortsteil Ziegetsdorf die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete mit 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an allen Gebäuden einhalten zu können wären unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.1 dieses Beschlusses ein ca. 800 m langer Tunnel, die Einhausung der nördlichen Rampen von und zur Bundesautobahn A 93 sowie die Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle erforderlich.

Die hierfür anfallenden Kosten würden sich auf ca. 65 Millionen Euro belaufen. Mit einer weiteren Erhöhung der im Bereich von Ziegetsdorf vorgesehenen Lärmschutzanlagen um jeweils 2,00 m könnte mit deutlich höheren Kosten gegenüber der Planfeststellungslösung nur an wenigen zusätzlichen Immissionsorten die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte erreicht werden. Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.1 stehen die für die Tunnellösung und die Erhöhung der Lärmschutzanlagen anfallenden Kosten gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht somit ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.6 Einwendungsführer 0533

Der Einwendungsführer 0533 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Die mit Schreiben vom 3. November 2014 erhobenen Einwendungen richteten sich im Wesentlichen gegen die mit der geplanten Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand verbundenen Nachteile aufgrund erheblicher Verschattung seines Anwesens.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T) sind im Bereich des Ortsteils Ziegetsdorf Lärmschutzanlagen in unterschiedlichen Höhen und Ausführungen vorgesehen. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers ist die Errichtung einer 8,00 m hohen Lärmschutzwand, die im Bereich der oberen 4,00 m transparent ausgeführt wird, vorgesehen. Die Bundesautobahn A 3 verläuft in diesem Bereich im Einschnitt. Unter Einbeziehung der Böschungskante ergibt sich damit eine Gesamthöhe der wirksamen Lärmschutzkonstruktion zwischen 12,00 m und 14,00 m. Entsprechend den Ermittlungen des Vorhabensträgers ergibt sich bezogen auf die Ortsstraße „Am

Zieget“ im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers eine Gesamthöhe der Lärmschutzanlage von ca. 9,50 m.

Gegenüber dem Prognosenullfall (keine bauliche Veränderung im Prognosejahr 2030) können mit der vorgesehenen Lärmschutzanlage im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers Pegelminderungen um bis zu 14 dB(A) am Tag und bis zu 15 dB(A) in der Nacht erreicht werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.1T). Während der für Wohngebiete nach der 16. BImSchV geltende Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag an allen Gebäudeseiten eingehalten werden kann, wird trotz der vorgesehenen Lärmschutzanlage der für die Nacht geltende Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) - insbesondere auf der Südseite des Anwesens des Einwendungsführers - um bis zu 5 dB(A) überschritten. Um im Ortsteil Ziegetsdorf die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete mit 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an allen Gebäuden einhalten zu können wären unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.1 ein ca. 800 m langer Tunnel, die Einhausung der nördlichen Rampen von und zur Bundesautobahn A 93 sowie die Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle erforderlich. Die hierfür anfallenden Kosten würden sich auf ca. 65 Millionen Euro belaufen. Mit einer weiteren Erhöhung der im Bereich von Ziegetsdorf vorgesehenen Lärmschutzanlagen um jeweils 2,00 m könnte mit deutlich höheren Kosten gegenüber der Planfeststellungslösung nur an wenigen zusätzlichen Immissionsorten die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte erreicht werden. Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.1 stehen die für die Tunnellösung und die Erhöhung der Lärmschutzanlagen anfallenden Kosten gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Um die Verschattungswirkung auf sein Anwesen zu reduzieren hat der Einwendungsführer in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 gebeten zu überprüfen, inwieweit eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand im Bereich der oberen 3,00 m möglich ist. Die im Auftrag des Vorhabensträgers vom Büro Möhler + Partner durchgeführten Lärmberechnungen bezüglich der Auswirkungen auf die gegenüberliegende Bebauung im Bereich Pentling-Siedlung durch Reflexionen aufgrund der erweiterten transparenten Ausführung der Lärmschutzwand hat ergeben, dass sich die an der nächstgelegenen Bebauung am Ziegelackerweg ermittelten Pegelwerte (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.2T) nicht verändern.

Der Einwendungsführer macht geltend, dass durch die zu errichtende Schallschutzanlagen eine erhebliche Verschattung seines Grundstücks eintreten wird mit der Folge eines ebenfalls erheblichen Wertverlusts des Grundstücks. Hinsichtlich

der Verschattungswirkung der Lärmschutzeinrichtung hat der Vorhabensträger ein entsprechendes Verschattungsgutachten erstellt, das dem Einwendungsführer mit Schreiben vom 6. April 2017 übersandt wurde. Der Vorhabensträger hat dieses Gutachten entsprechend den Forderungen der Planfeststellungsbehörde entsprechend überarbeitet.

Im Planfeststellungsbeschluss sind alle öffentlichen und privaten Belange, die von dem Vorhaben berührt werden, gegeneinander und untereinander gerecht zu abwägen (vgl. § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG). Für Grundstücke, welche nicht unmittelbar durch die Planfeststellung in Anspruch genommen werden, normiert Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG eine äußerste Grenze, ab der die beeinträchtigten Belange des Grundstückseigentümers nicht mehr mit einer gerechten Abwägung überwunden werden können (Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2014). „Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG setzt voraus, dass Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Beeinträchtigungen müssen, unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 GG oder des Art. 14 GG berührt ist, die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Rechtsvorschriften, welche für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren konkretisieren, sind nicht ersichtlich. Auch die DIN 5034 [...] dürfte hierfür nicht geeignet sein. [...] Beeinträchtigungen der Wohnqualität muss ein Planbetroffener nicht bis zur Schwelle von Gesundheitsgefahren ohne Ausgleich hinnehmen.“ (BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 4/04, NVwZ 2005, 803). Mangels anderer Maßstäbe muss daher die Zumutbarkeit der Verschattung nach den Umständen des Einzelfalls beurteilt werden.

Das Bundesverwaltungsgericht hat dabei eine Abnahme der Besonnung von weniger als 5 % bezogen auf das Kalenderjahr als gering angesehen. Ebenso hat es eine Abnahme der Besonnung in den Wintermonaten von 13 % und 17 % als zumutbar angesehen. Beiden Betrachtungen lag ein ländlich geprägtes Gebiet zugrunde (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 4/04, NVwZ 2005, 803). Während das Bundesverwaltungsgericht im Falle der Winterwerte diese betrachtet und für angemessen befunden hat ohne diese hierbei in Relation zu einem bestimmten Wert zu setzen, hat es für den Gesamtjahreswert einen expliziten Bezug zu einer Maximalgröße getroffen.

Für das vorliegend städtisch geprägte Gebiet hält die Planfeststellungsbehörde eine Abnahme von bis zu 5 % der Besonnung bezogen auf den Jahreswert und von bis zu 20 % in den sonnenarmen Wintermonaten für zumutbar. Auch in städtischen Gebieten besteht ein Interesse an einer ausreichenden Besonnung.



Im vorliegenden Fall liegt wird sich bei einer transparenten Ausführung der Lärmschutzwand im Bereich der oberen zwei Meter die Besonnung über das Jahr verteilt um 9,13 % vermindern. In den Wintermonaten (November bis Januar), in denen das Sonnenlicht besonders kostbar ist, wird sich die Besonnung um 33,22 % vermindern. Mit einem Lärmschutz, dessen obere drei Meter transparent hergestellt werden, beträgt die Abnahme der Besonnung immer noch 21,95 % und ist damit unzumutbar. Mit einer Ausführung der Lärmschutzwand, deren obere vier Meter aus Glas bestehen, beträgt die Abnahme der Besonnung in den Wintermonaten 12,18 % und auf das Jahr betrachtet 3,63 %. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Durch die Verwendung von Glas in der Lärmschutzwand erhöhen sich die Schallpegel auf der gegenüberliegenden Seite der Bundesautobahn nicht. Es entspricht daher dem Gebot gerechter Abwägung die oberen vier Meter der Lärmschutzwand transparent auszuführen.

Zum Nutzen der Lärmschutzwand generell ist folgendes festzustellen:

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2 dieses Beschlusses ist die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

Die vom Vorhabensträger für das Anwesen des Einwendungsführer durchgeführten Berechnungen ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen haben ergeben, dass sich am betroffenen Gebäude maximale Lärmpegel von 71 dB(A) am Tag und 68 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden hier somit entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2 dieses Beschlusses die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht deutlich überschritten. Mit Errichtung der im Bereich von Ziegetsdorf nördlich der Bundesautobahn A 3 vorgesehenen 8,00 m hohen Lärmschutzwand auf der Einschnittsböschung ergeben sich maximale Lärmpegel von 58 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, womit der für die Nacht zulässige Immissionsgrenzwerte um 5 dB(A) überschritten wird.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht somit ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff

vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.2.7 Einwendungsführer\_0502

Der Einwendungsführer 0502 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 13. Oktober 2014 wurden folgende Einwendungen (stichpunktartig) erhoben:

- a) *Für den Einwendungsführer ist nicht ersichtlich warum im Bereich von Bau-km 493+185 bis Bau-km 493+500 (bzw. Bau-km 493+725) eine Wall-Lärmschutzwand-Kombination mit maximaler Höhe von 12,00 m (3,00 m + 9,00 m) nicht näher untersucht wurde, da im Abschnitt Bau-km 493+000 bis Bau-km 493+185 eine Wall-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Höhe von 12 m vorgesehen ist, obwohl hier kein Wohngebiet vorliegt. Ebenso wäre aus Sicht des Einwendungsführers eine Untersuchung von Wall-Wandkombinationen mit 8,00 m – 10,00 m – 12,00 m – 10,00 m oder 8,00 m – 10,00 m – 12,00 m – 12,00 m interessant;*
- b) *im Hinblick auf den Anspruch passiver Lärmschutzmaßnahmen für das Anwesen Neuprüll 19h ist ein eventueller Anspruch auf passiven Lärmschutz für die Anwesen Neuprüll 23c und 23d zu überprüfen;*
- c) *die Lärmberechnung wurde auf der Basis der Geschwindigkeiten von 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw durchgeführt. Für den Einwendungsführer ist nicht ersichtlich inwieweit die derzeit vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf 130 km/h erhöht wird.*

Hierzu ist folgendes festzustellen:

- zu a) Entsprechend den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1; Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T; Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.4) sind im Bereich zwischen Bau-km 493+000 und Bau-km 493+725 zusätzlich zur Ausstattung der Fahrbahn der Bundesautobahn A 3 mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag DStrO = -5 dB(A) noch folgende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen:

von Bau-km	bis Bau-km	Lärmschutz- wall	Lärmschutz- wand	Gesamthöhe
493+000	493+185	6,00 m	6,00 m	12,00 m
493+185	493+725	3,00 m	7,00 m	10,00 m

Tabelle 38: Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bau-km 493+000 bis Bau-km 493+725

Mit diesen im Bereich von Neuprüll vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen kann sichergestellt werden, dass am Anwesen des Einwendungsführers mit maximal 53 dB(A) am Tag bzw. 48 dB(A) in der Nacht (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.3T) die nach der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden können. Gegenüber dem Prognosenullfall (keine bauliche Veränderung im Prognosejahr 2030) können mit der vorgesehenen Lärmschutzanlage im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers Pegelminderungen um bis zu 10 dB(A) am Tag und in der Nacht erreicht werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.3T).

Die unterschiedlichen Höhen der Lärmschutzwände beruhen dabei im Wesentlichen auf den unterschiedlichen Höhen der Lärmschutzwälle, die sich bei Bau-km 493+185 von 6,00 m auf 3,00 m reduzieren. Nachdem die zur Fahrbahnseite gerichtete Böschungskante der Lärmschutzwalls geradlinig weitergeführt wird (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T) verringert sich der Abstand der Lärmschutzwand zum nordseitigen Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 und damit auch der Abstand zur Emissionsquelle, so dass bereits mit einer 7,00 m hohen Lärmschutzwand eine entsprechende Abschirmwirkung erzielt werden kann.

Für die im Übergangsbereich zwischen den 12,00 m und 10,00 m hohen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen gelegenen Anwesen Neuprüll 51 bis 59 verbleiben Überschreitungen des zulässigen Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) für Wohngebiete in der Nacht um jeweils 1 dB(A).

Der Vorhabensträger hat für den Bereich zwischen Bau-km 492+900 bis Bau-km 493+725 ergänzend zu den bereits untersuchten Varianten noch eine Variante mit 8,00 m – 10,00 m – 12,00 m – 12,00 m hohen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen untersucht (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.4, Tabellen 9 und 10). Die hierfür anfallenden Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 3,15 Millionen Euro. Im Vergleich zu den Gesamtkosten für die gewählte Lösung von ca. 2,50 Millionen Euro ergeben sich damit Mehrkosten von ca. 0,65 Millionen Euro. Gegenüber der gewählten Lösung, bei der im Ortsteil Neuprüll unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II,

Ziffer 3.3.6.4.1.2 noch 11 Schutzfälle aufgrund von Überschreitungen des zulässigen Immissionsgrenzwertes in der Nacht vorliegen, können mit der zusätzlich untersuchten Variante lediglich 2 weitere Schutzfälle gelöst werden. Es verbleiben somit aufgrund von Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht weiterhin neun nicht gelöste Schutzfälle. Die Mehrkosten für die zusätzlich gelösten zwei Schutzfälle stehen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Eine nähere Untersuchung der vom Einwendungsführer angeführten Varianten mit Wall-Wand-Kombinationen mit 8,00 m – 10,00 m – 12,00 m – 10,00 m oder 8,00 m – 10,00 m – 12,00 m – 12,00 m erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die vom Vorhabensträger bereits untersuchten Varianten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Tabellen 9 und 10) nicht zielführend. Aufgrund des Ergebnisses dieser vom Vorhabensträger durchgeführten Variantenuntersuchungen ist nicht davon auszugehen, dass mit den vorgeschlagenen Varianten eine im Verhältnis zu den Kosten größere Anzahl von Schutzfällen gelöst werden kann.

- zu b) Bereits in der Beantwortung des Einwands hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass in der Lärmberechnung für das Anwesen Neuprüll 19h irrtümlich ein Stockwerk zu viel angesetzt wurde. Die Lärmberechnung wurde daher entsprechend berichtigt (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.3T). Wie der berichtigten Lärmberechnung zu entnehmen ist, besteht für das Anwesen Neuprüll 19h mit maximalen Lärmpegeln von 51 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht und damit der Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht, kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Die Lärmberechnungen für die Anwesen Neuprüll 23c und 23d wurden vom Büro Möhler + Partner nochmals überprüft. Unstimmigkeiten in der Berechnung konnten nicht festgestellt werden. Im Bereich dieser Anwesen ergeben sich folgende maximalen Lärmpegel:

	Tag	Nacht
Neuprüll 23c	53 dB(A)	48 dB(A)
Neuprüll 23d	53 dB(A)	49 dB(A)

Die nach § 16 BImSchV für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht können daher an beiden Anwesen eingehalten werden. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht.

- zu c) Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Für die Berechnung wurde die nach der RLS-90 vorgegebene Geschwindigkeit von 130 km/h auf Bundesautobahnen für Pkw verwendet. Für Lkw ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu berücksichtigen. Der in der RLS-90 vorgesehene Rahmen ist damit nach oben hin voll ausgeschöpft worden (vgl. RLS-90, Nr. 4.4.1.1.2). Diese Vorgehensweise steht im Einklang mit der 16. BImSchV und ist nicht zu beanstanden (BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154). Festzuhalten bleibt auf alle Fälle, dass die der Lärmberechnung zugrunde gelegten Geschwindigkeiten in keinem Zusammenhang mit eventuellen Aufhebungen oder Einrichtungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu sehen sind.

Bezüglich eventueller Geschwindigkeitsbeschränkungen ist festzustellen, dass verkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Verkehrsrechtliche Anordnungen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen sind damit grundsätzlich nicht in der Planfeststellung zu regeln, sondern können bei Bedarf nachträglich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vorgenommen werden.

Wie der Vorhabensträger in seiner Beantwortung zu den vom Einwendungsführer angesprochenen bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen bereits ausgeführt hat, bedingen die Sichtverhältnisse in den engen Radien im Bereich des Autobahnkreuzes Regensburg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h. Die hierzu eventuell noch erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung ist unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.8 Einwendungsführer 0522

Der Einwendungsführer 0522 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 2. November 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers an der Ostfassade des Erdgeschosses der für ein Wohngebiet zulässige Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang sowohl an der Ost- wie auch an der Südfassade des Anwesens des Einwendungsführers Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes von bis zu 2 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.9 Einwendungsführer\_0504

Der Einwendungsführer 0504 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Mit den im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen können am Anwesen des Einwendungsführers die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Mit Errichtung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist somit sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV).

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff

vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

#### 3.5.2.10 Einwendungsführer\_0534

Der Einwendungsführer 0534 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers an der Südfassade des Erdgeschosses der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen 4 Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 4 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.



Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.11 Einwendungsführer 0507

Der Einwendungsführer 0507 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und in Richtung Westen zumindest bis zum Unterislinger Weg und in Richtung Osten über die Bundesstraße 15alt hinaus zu verlängern. Bezüglich der Verlängerung der Lärmschutzanlagen in Richtung Westen wird auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 verwiesen.

Mit den im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen können am Anwesen des Einwendungsführers die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Mit Errichtung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist somit sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Die Forderung auf Verlängerung der Lärmschutzwand in Richtung Osten über die Bundesstraße 15alt hinaus ist zurückzuweisen, da der Vorhabensträger mit Durchführung der geplanten Lärmschutzanlagen bereits seinen gesetzlichen Verpflichtungen in ausreichendem Umfang nachgekommen ist.

Im Übrigen hat der Einwendungsführer gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West keine Einwendungen mehr erhoben.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff

vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

#### 3.5.2.12 Einwendungsführer 0505 und 506

Die Einwendungsführer 0505 und 0506 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 haben die Einwendungsführer gefordert die im Bereich ihres Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers an der Südfassade des Erdgeschosses der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 4 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.13 Einwendungsführer 0508 und 0509

Die Einwendungsführer 0508 und 0509 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 haben die Einwendungsführer gefordert die im Bereich ihres Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und in Richtung Westen zumindest bis zum Unterislinger Weg und in Richtung Osten über die Bundesstraße 15alt hinaus zu verlängern. Bezüglich der Verlängerung der Lärmschutzanlagen in Richtung Westen wird auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 verwiesen.

Mit den im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen können am Anwesen der Einwendungsführer die für ein Wohngebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 2 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Mit Errichtung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist somit sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Die Forderung auf Verlängerung der Lärmschutzwand in Richtung Osten über die Bundesstraße 15alt hinaus ist zurückzuweisen, da der Vorhabensträger seinen gesetzlichen Verpflichtungen in ausreichendem Umfang nachgekommen ist.

Im Übrigen haben die Einwendungsführer gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West keine Einwendungen mehr erhoben.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.14 Einwendungsführer\_0545

Der Einwendungsführer 0545 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 1. November 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Mit den im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen können am Anwesen des Einwendungsführers die für ein Wohngebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang sowohl an der Süd- wie auch an der Westfassade des Erdgeschosses Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 2 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Mit Errichtung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist somit sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der

16. BImSchV). Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.15 Einwendungsführer\_0514

Der Einwendungsführer 0514 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers an der Nord- und Südfassade des Erdgeschosses der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) beziehungsweise 2 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten des Anwesens des Einwendungsführers Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes von bis zu 5 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum

angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.16 Einwendungsführer 0515

Der Einwendungsführer 0515 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers an der Nord- und Südfassade des Erdgeschosses der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) beziehungsweise 2 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten des Anwesens des Einwendungsführers Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes von bis zu

5 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.17 Einwendungsführer 0535 und 0536

Die Einwendungsführer 0535 und 0536 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 haben die Einwendungsführer gefordert die im Bereich ihres Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer an der Süd- und Ostfassade des Erdgeschosses der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht um

jeweils 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 4 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.2.18 Einwendungsführer 0532

Der Einwendungsführer 0532 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 1. November 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des



Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers an der Ostfassade des Erdgeschosses der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an der Ost- und Südfassade des Anwesens Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um jeweils 2 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

#### 3.5.2.19 Einwendungsführer\_0510

Der Einwendungsführer 0510 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand

zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht an der Nord- und Ostfassade des Erdgeschosses um jeweils 1 dB(A) und an der Südfassade um 2 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 5 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

### 3.5.2.20 Einwendungsführer\_0525

Der Einwendungsführer 0525 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 31. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Mit den im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen können am Anwesen des Einwendungsführers die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an den vier Gebäudeseiten des Erdgeschosses Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 3 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Mit Errichtung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist somit sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

### 3.5.2.21 Einwendungsführer 0511 und 0512

Die Einwendungsführer 0511 und 0512 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 haben die Einwendungsführer gefordert die im Bereich ihres Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht an der Nord- und Ostfassade des Erdgeschosses um jeweils 1 dB(A) und an der Südfassade um 2 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 4 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen,

die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

#### 3.5.2.22 Einwendungsführer 0526

Der Einwendungsführer 0526 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht an der Südfassade des Erdgeschosses um 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 3 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.23 Einwendungsführer 0527 und 0528

Die Einwendungsführer 0527 und 0528 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 haben die Einwendungsführer gefordert die im Bereich ihres Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht an der Nord- und Südfassade des Erdgeschosses um jeweils 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an den Nord-, Süd- und Westfassade des Erdgeschosses Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 4 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund

des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.24 Einwendungsführer 0516 und 0517

Die Einwendungsführer 0516 und 0517 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 haben die Einwendungsführer gefordert die im Bereich ihres Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Mit den im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen können am Anwesen der Einwendungsführer die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an den vier Gebäudeseiten des Erdgeschosses Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 3 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Mit Errichtung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist somit sichergestellt, dass keine schädlichen

Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.25 Einwendungsführer\_0537

Der Einwendungsführer 0537 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 3. November 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht an der Südfassade des Erdgeschosses um 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 4 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept



aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.26 Einwendungsführer\_0503

Der Einwendungsführer 0503 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Mit den im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen können am Anwesen der Einwendungsführer die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an den vier Gebäudeseiten des Erdgeschosses Überschreitungen des zulässigen

Nachtgrenzwertes um bis zu 3 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Mit Errichtung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist somit sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.27 Einwendungsführer\_0531

Der Einwendungsführer 0531 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 3. November 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Mit den im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen können am Anwesen des Einwendungsführers die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an der Ost-, Süd- und Westfassade des Erdgeschosses Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 3 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T,

durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Mit Errichtung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist somit sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.28 Einwendungsführer 0518, 0519, 0520 und 0521

Die Einwendungsführer 0518, 0519, 0520 und 0521 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 haben die Einwendungsführer gefordert die im Bereich ihrer Anwesen zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West haben die Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht an der Nord- und Ostfassade des Erdgeschosses um jeweils 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an allen vier Gebäudeseiten Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 4 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T

ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.29 Einwendungsführer 0539

Der Einwendungsführer 0539 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht an der Ost- und Südfassade des Erdgeschosses um jeweils 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T,

Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an der Ost-, Süd- und Westfassade des Erdgeschosses Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 3 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.30 Einwendungsführer 0540

Der Einwendungsführer 0540 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2014 hat der Einwendungsführer gefordert die im Bereich seines Anwesens zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting und Schöneberger Straße vorhandene Lärmschutzwand der Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination durch eine höhere Lärmschutzwand zu ersetzen und zumindest bis zum Unterislinger Weg zu verlängern. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen in Ziffer 3.5.2.1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Gegen die Tekturplanung vom 30. November 2015 mit den geänderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Burgweinting-West hat der Einwendungsführer keine Einwendungen mehr erhoben.

Trotz der nunmehr vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.1 näher beschriebenen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen wird im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers der zulässige Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet von 49 dB(A) in der Nacht an der Ost- und Südfassade des Erdgeschosses um jeweils 1 dB(A) überschritten (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T). Anzumerken ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass sich mit Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im bisherigen Umfang an der Ost-, Süd- und Westfassade des Erdgeschosses Überschreitungen des zulässigen Nachtgrenzwertes um bis zu 4 dB(A) ergeben würden (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, durch Anlage 2.7T ersetzte Anlage 2.7). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Unabhängig davon würde eine Erhöhung der in westlicher Richtung fortgesetzten Lärmschutzeinrichtungen aufgrund des stark ansteigenden Geländes für das Wohngebiet Burgweinting-West keine weiteren Verbesserungen bringen.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.31 Einwendungsführer\_0524

Der Einwendungsführer 0524 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 3. November 2014 hat der Einwendungsführer folgende Einwendungen (stichpunktartig) erhoben:

1. *Die Abschnittsbildung ist willkürlich.*
2. *Das Autobahnkreuz Regensburg der A 3/A 93 stellt in planungsrechtlicher Hinsicht keinen sog. Gelenkpunkt, sondern einen Zwangspunkt dar.*

3. *Auch die Bundesautobahn A 93 muss und wird künftig im Bereich des Autobahnkreuzes Regensburg 6-streifig ausgebaut werden. Das erzwingt, dass deren Anteil an der Lärmemission nach den Kriterien der Lärmvorsorge bereits heute beim Ausbau der Bundesautobahn A 3 berücksichtigt werden muss.*
4. *Es ist eine Lärmmessung statt einer Lärmberechnung erforderlich (vor und nach der Baumaßnahme).*
5. *Alternativ müssen auch die lärmindernden Effekte einer Veränderung der Gradienten (deutliche Tieferlegung der Bundesautobahn A 3 und damit auch der Bundesautobahn A 93 im Kreuzungsbereich) sowie eine (Teil)-Einhausung des Autobahnkreuzes und der Anbindung der Bundesautobahn A 93 an die Bundesautobahn A 3, jeweils mit den möglichen technischen Varianten, lärmtechnisch und auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht und dargestellt werden, so dass eine Abwägung im rechtlichen Sinne überhaupt sinnvoll und nachvollziehbar möglich wird.*
6. *Mögliche Lenkung der Verkehrsströme - Ziel der Anschlussstellenreduzierung. Bei Betrachtung des verkehrlichen Gesamtzusammenhanges ist auch ein ersatzloser Wegfall der AS Kumpfmühl der A 93 zu prüfen.*

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Zu 1.: Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG dem Fernstraßenausbaugesetz als Anlage beigefügt ist, ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof im vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung enthalten.

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof und somit auch des plangegenständlichen Ausbaubereich zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 26/94, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielsetzung und

den vom Bauvorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05. Juni 1992, Az. 4 NB 21.92, NVwZ 1992, 1093).

Der im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeitsreihung als „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ enthaltene 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof untergliedert sich in 2 Planungsabschnitte:

1. Anschlussstelle Nittendorf bis Autobahnkreuz Regensburg
2. Autobahnkreuz Regensburg bis Anschlussstelle Rosenhof.

Die Aufteilung in oben genannte Planungsabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat, wie bereits ausgeführt, eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992, Az. 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572).

Auch die Unterteilung des im Bedarfsplan dargestellten Bauvorhabens in selbständige Abschnitte, wie vorliegend, lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. Februar 2004, Az. 4 B 101.03, juris, Rdnr. 6; VGH München, Urteil vom 22. Juli 2003, Az. 8 A 01.40085, juris, Rdnr. 28; VGH München, Urteil vom 24. November 2010, Az. 8 A 10.40013).

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wird jedoch nicht die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen (BVerwG, Urteil vom 10. April 1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508). Im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde zu treffenden Abwägungsentscheidung ist darüber zu befinden, ob nicht sonstige öffentliche Belange so gewichtig beeinträchtigt werden, dass trotz bedarfsplanerischem Erfordernis auf den Bau der Straße



verzichtet oder eine andere Trasse gewählt werden muss. Hierbei sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen (§ 17 S. 2 FStrG).

Zweifel an der Vereinbarkeit der Festsetzungen des Bedarfsplans mit höherrangigem Recht (Verfassungs- und Europarecht) bestehen nicht.

Bei dem gegenständlichen Abschnitt handelt es sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der Bundesautobahn A 3 angebunden werden kann. Ein unzulässiges Präjudiz sowohl für den weiteren im Bedarfsplan enthaltenen Abschnitt in Richtung Westen, wie auch für einen eventuell künftigen 6-streifigen Ausbauabschnitt in Richtung Osten wird durch die Planung nicht geschaffen. Die Möglichkeit der Weiterführung des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 über den gegenständlichen Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für den in westlicher Richtung nachfolgenden Abschnitt sind in die Entscheidung einbezogen. Das Vorhaben wurde also auch hinsichtlich des Gesamtkonzepts und seiner Vertretbarkeit untersucht.

Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, inwieweit der plangegenständliche 6-streifige Ausbauabschnitt der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof die Anwohner der an der Bundesautobahn A 93 gelegenen Stadtteile Kumpfmühl und Königswiesen-Süd in ihrem Recht auf Lärmminimierung verletzt. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Zu 2.: Maßgebend für die Abschnittsbildung ist das materielle Planungsrecht als Konkretisierung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes, das einer Aufspaltung des Vorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich nicht entgegensteht. Die Teilplanung darf sich jedoch nicht so weit verselbständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbewältigt bleiben. Es darf nicht durch die Bildung zu kleiner Abschnitte ein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessenausgleich verhindert werden. Hinsichtlich der Gesamtplanung ist vorliegend jedoch allein auf den im aktuellen Bedarfsplan enthaltenen 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof abzustellen. Mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind weder damit erzwungene Ausbaumaßnahmen an der Bundesautob-

ahn A 93 verbunden noch sieht der aktuelle Bedarfsplan entsprechende Ausbaumaßnahmen im Zuge der Bundesautobahn A 93 vor.

Bei einer Länge der auszubauenden Bundesautobahn A 3 von rund 27 km für den gesamten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof ist eine abschnittsweise Planung nicht nur sachgerecht, sondern unerlässlich, um die Planung angesichts der Problemvielfalt technischer und organisatorischer Art effektiv durchführen zu können. Die Bildung von Planungsabschnitten dient der Überschaubarkeit der Verfahren. Die Nachteile einer Abschnittsbildung, die darin liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen kann, sind demgegenüber eher als gering zu bewerten. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Realisierung des Vorhabens in Folgeabschnitten an unüberwindbaren Schwierigkeiten scheitern wird.

Das Vorhaben ist infolge der Abschnittsbildung auch nicht derart "parzelliert", dass eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26. Juni 1981, Az. 4 C 5.78, DVBl. 1981, 936). Sachfragen, die einer sachgerechten einheitlichen Lösung bedürfen, bleiben nicht offen.

Der vorliegende Bauabschnitt weist auch eine eigene Planrechtfertigung auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung im Zuge der Bundesautobahn A 3 gesehen werden muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908). Auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, ist der planfestgestellte Bauabschnitt planerisch sinnvoll. Er verfügt über eine selbständige Verkehrsfunktion, indem er auf einer Länge von rund 14,5 km zu einer Verflüssigung des Verkehrs im unmittelbaren Ausbaubereich und damit zu einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes beiträgt.

Der vorliegende Bauabschnitt ist ferner für sich verkehrswirksam. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, weil lediglich eine Verbreiterung der bestehenden Bundesautobahn A 3 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt. Selbst wenn am Beginn oder Ende des Planfeststellungsabschnittes die sechs Fahrstreifen wieder auf vier zusammengeführt werden, ändert dies an der Verkehrswirksamkeit nichts.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene in anderen Abschnitten tritt hierdurch nicht ein, da der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und

übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten. Selbst wenn sich eine Planung aufgrund neuerer Erkenntnisse im Nachhinein als verfehlt darstellen sollte, dürfte sie nicht alleine deswegen fortgesetzt werden, weil sie an einen vorangehenden Teilabschnitt anschließt. Denn auch die Betroffenen der noch fehlenden Nachbarabschnitte, die auch künftige Ausbauabschnitte der Bundesautobahn A 93 im Anschlussbereich an das Autobahnkreuz Regensburg betreffen können, haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung, der in den dortigen Planfeststellungsverfahren entsprechend zu prüfen und abzuwägen ist. Die Gesamtkonzeption des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 wird jedenfalls, soweit er hier von Belang ist, in die Abwägung eingestellt.

Der Ausbauabschnitt der Bundesautobahn A 93 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg bis zu den nächsten Anschlussstellen im Stadtgebiet stellt im Hinblick auf den plangegegenständlichen 6-streifigen Ausbauabschnitt der Bundesautobahn A 3 keinen „gesamthaften und nicht aufteilbaren Lärmkomplex“ dar. Die damit verbundenen Auswirkungen auf die Lärmsituation in den betroffenen Stadtteilen kann und muss zu gegebener Zeit in einem eigenen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren behandelt werden.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90", zu erfolgen.

Entsprechend der Ziffer 4.0 der RLS-90 gelten die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das mit der Durchführung der Lärmberechnung beauftragte Büro Möhler + Partner die Temperaturinversion berücksichtigt hat.

So wie den Berechnungen über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken und Lkw-Anteile sowie eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw zugrunde gelegt wird, wird in der Berechnung über alle Tage des Jahres auch der vorstehend bereits angeführte leichte Wind zum Immissionsort und die

Temperaturinversion berücksichtigt. Es werden damit in den Berechnungen die für den jeweiligen Immissionsort ungünstigeren und höhere Lärmpegel verursachenden Faktoren berücksichtigt.

Die vom Vorhabensträger durchgeführte Lärmberechnung wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft. Mit den vorgelegten Berechnungsergebnissen und der Beurteilung besteht von Seiten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt grundsätzlich Einverständnis.

Bezüglich der aus Sicht des Einwendungsführers unterbliebenen Untersuchung und Erfassung der Gesamtlärbetrachtung (Bundesautobahnen A 3 und A 93) ist darauf hinzuweisen, dass sich der Beurteilungspegel ausschließlich auf die auszubauende Bundesautobahn A 3 bezieht. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 16. BImSchV dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt am südöstlichen Ausfahrtsast der Anschlussstelle Regensburg-Kumpfmühl der Bundesautobahn A 93 und weist einen Abstand von mehr als 500 m zum Autobahnkreuz Regensburg auf. Von Seiten des Vorhabensträgers wurden aufgrund des großen Abstandes und nachdem bereits bei näher an zur Bundesautobahn A 3 gelegenen Immissionsorten die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten werden können (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.1T, z.B. IO-AD0121 Ziegetsdorfer-Straße 21; Abstand zum Autobahnkreuz ca. 400 m; Beurteilungspegel: max. 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht) keine

gesonderte Lärmberechnungen durchgeführt, wogegen von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken bestehen.

Unabhängig davon hat der Vorhabensträger durch das Büro Möhler + Partner bezüglich der Gesamtlärmbetrachtung an maßgebenden Immissionsorten die Situation Bundesautobahn A 3 (Bestand und Planfeststellungslösungs-Prognosefall) und Bundesautobahn A 93 (Bestand und Prognosefall) miteinander verglichen (vgl. nachstehende Abbildung 11).

BAB A 3 Stadt Regensburg, Ortsteil Ziegetsdorf					Grenzwert nach 16. BImSchV und Beurteilungspegel nach RLS-90							
Prognose					Grenzwert 16. BImSchV		Beurteilungspegel A3 Planfeststellung		Beurteilungspegel A93		Beurteilungspegel Gesamt	
IO-Nr.	Straße und Hausnummer	Fassaden-seite	Geschoß	Flächen-nutzung	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
AA001	Am Zieget 13	W	EG	W	59	49	57	54	55	48	59	55
AA001		W	OG1	W	59	49	60	56	57	51	62	57
AA001		W	OG2	W	59	49	61	57	58	52	63	59
AA001		W	OG3	W	59	49	63	59	59	52	65	60
AB001	Hadamar-Straße 44	W	EG	W	59	49	56	52	56	49	59	54
AB001		W	OG1	W	59	49	58	54	58	51	61	56
AB001		W	OG2	W	59	49	61	57	59	53	63	58
AD077	Wolfsteinerstraße 60	W	EG	W	59	49	53	49	60	53	61	55
AD077		W	OG1	W	59	49	54	50	61	55	62	56
AD077		W	OG2	W	59	49	55	51	62	56	63	57
BAB A 3 Stadt Regensburg, Ortsteil Ziegetsdorf					Grenzwert nach 16. BImSchV und Beurteilungspegel nach RLS-90							
Bestand					Grenzwert 16. BImSchV		Beurteilungspegel A3 Bestand		Beurteilungspegel A93		Beurteilungspegel Gesamt	
IO-Nr.	Straße und Hausnummer	Fassaden-seite	Geschoß	Flächen-nutzung	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
AA001	Am Zieget 13	W	EG	W	59	49	63	59	58	51	64	60
AA001		W	OG1	W	59	49	66	62	58	52	67	63
AA001		W	OG2	W	59	49	68	64	59	52	68	64
AA001		W	OG3	W	59	49	69	65	59	52	70	66
AB001	Hadamar-Straße 44	W	EG	W	59	49	64	60	59	53	65	61
AB001		W	OG1	W	59	49	65	61	59	53	66	62
AB001		W	OG2	W	59	49	67	63	60	53	68	64
AD077	Wolfsteinerstraße 60	W	EG	W	59	49	57	53	60	53	61	56
AD077		W	OG1	W	59	49	57	54	61	55	63	57
AD077		W	OG2	W	59	49	58	54	62	56	64	58

Abbildung 11: Gesamtlärmbetrachtung - Vergleich Bundesautobahn A 3 (Bestand und Planfeststellungslösungs-Prognosejahr) und Bundesautobahn A 93 (Bestand und Prognosejahr)

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2.2 dieses Beschlusses ist von einer Überschreitung der Grenzen der Gesundheitsgefahr in reinen und allgemeinen Wohngebieten auszugehen, wenn Immissionswerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Voraussetzung ist dabei, dass der Vorhabensträger in tatsächlicher Hinsicht zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung beiträgt. Unabhängig davon, dass am maßgebenden Immissionsort AA001 im Prognosefall mit maximalen Beurteilungspegeln von 63 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht die vorstehend genannten Grenzwerte nicht überschritten werden, ist die erforderliche Kausalität hier jedoch gerade nicht gegeben. Vorliegend ergeben sich nämlich im Vergleich zum Prognosenullfall Minderungen im Beurteilungspegel von bis zu 6 dB(A). Eine Gesamtsummenpegelbetrachtung ist daher nicht erforderlich.

Aus lärmtechnischen Gesichtspunkten dürften sich im Übrigen die im Bereich des Autobahnkreuzes Regensburg, auf der Nordseite der Bundesautobahn A 3 zum Schutz der südwestlichen Siedlungsbereiche des Ortsteils Ziegetsdorf, vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T; Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) auch für das Anwesen des Einwendungsführer positiv auswirken.

Zu 3.: Unabhängig davon, dass Ausbaumaßnahmen an der Bundesautobahn A 93 im Bereich des Autobahnkreuzes im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten sind, sind künftige Planungen oder Planungsabsichten an der Bundesautobahn A 93 nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Im Zuge dieses 6-streifigen Ausbaus sind auch keine baulichen Maßnahmen an der Bundesautobahn A 93 erforderlich oder veranlasst.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen nur im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt. Eventuelle Fehlplanungen früherer Jahre, ob im überregionalen oder regionalen Straßennetz, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Wie vorstehend zu 1. bereits ausgeführt, handelt es sich um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der Bundesautobahn A 3 angebunden werden kann und künftige Ausbaumaßnahmen im weiteren Verlauf der Bundesautobahnen A 3 und A 93 weder verhindert noch erschwert. Mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind keine erkennbaren Gründe verbunden, die zu irreversiblen Beeinträchtigungen von Rechten künftig durch den Ausbau der Bundesautobahn A 93 Betroffener führen könnten.

zu 4.: Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel, da sie auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhen und somit ist das Berechnungsergebnis für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehö-

he, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird, unabhängig von den tatsächlichen Gegebenheiten, stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind wegen der eindeutigen Rechtslage daher zurückzuweisen.

Zu 5.: Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich den aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein Vorrang einzuräumen, weil diese zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führen. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Dabei muss zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz; vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Januar 2010, Az. 9 A 22/08, NVwZ 2010, 1151). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind, ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau, schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des

Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen.

Sind danach die Kosten des Vollschatzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschatz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks, soweit sie einschlägig sind, heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG Urteil vom 21. April 1999, Az. 11 A 50/97, UPR 1999, 451). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschatzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, insbesondere dann, wenn Vollschatz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist.

Insbesondere die vom Einwendungsführer geforderte Tieferlegung der Bundesautobahn A 3 und damit auch der Bundesautobahn A 93 würde angesichts der dicht heranreichenden Bebauung und der topographischen Verhältnisse aufwändige Bauarbeiten und erhebliche Eingriffe in bebaute Grundstücke verursachen.

Um im Ortsteil Ziegetsdorf die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete mit 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an allen Gebäuden einhalten zu können, wären ein ca. 800 m langer Tunnel sowie die Einhausung der nördlichen Rampen von und zur Bundesautobahn A 93 und die Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände und -wälle erforderlich, die Gesamtkosten von ca. 65 Millionen Euro verursachen würden. Bei 1.056 zu lösenden Schutzfällen würden sich damit die Kosten je gelösten Schutzfall zu ca. 61.500 € ergeben. Mit der gewählten Lärmschutzlösung können bei ca. 91 % der Schutzfälle die Tagesgrenzwerte und bei ca. 77 % der Schutzfälle die Nachtgrenzwerte bei Kosten von ca. 4.710 € je gelöstem Schutzfall eingehalten werden. Auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt



II, Ziffer 3.3.6.4.1.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Zu 6.: So wie unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 3. der Einwendungen Ausbaumaßnahmen im Zuge der Bundesautobahn A 93 nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind, so kann in diesem Planfeststellungsverfahren auch nicht über den Entfall von Anschlussstellen im Zuge der Bundesautobahn A 93 entschieden werden.

Insbesondere unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses ist das plangegenständliche Bauvorhaben erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Verkehrsrechtliche Maßnahmen allein, sei es mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder der Einrichtung eines Verkehrsleitsystems, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ausreichend.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.32 Einwendungsführer\_0543

Der Einwendungsführer 0543 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 5. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 teilte der Einwendungsführer mit dass die projektierten Maßnahmen zum Schallschutz südlich der Bundesautobahn A 3 aus folgenden Gründen (stichpunktartig) von ihm abgelehnt werden:

- a) *die vorherrschenden Windverhältnisse erhöhen mit dem 6-streifigen Ausbau und den unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen die Lärmbelastung der Bewohner von Pentling;*
- b) *die unterschiedlichen Höhen der Lärmschutzmaßnahmen führen durch reflektierenden Lärm zu einer zusätzlichen Belastung dieser Bewohner;*
- c) *allein finanzielle Festlegungen begründen die Entscheidung der zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen, so dass nur ca. 60 % der Schutzfälle gelöst und 40 %*

*der Schutzfälle noch verbleiben. Insofern wurde der Schutz der Gesundheit bei der Planung der Lärmschutzmaßnahmen nur unzureichend berücksichtigt, was im Widerspruch zu den gesetzlichen Vorgaben steht.*

*Aus Sicht des Einwendungsführers kann dem nur durch aktive Lärmschutzmaßnahmen abgeholfen werden, die einen Vollschutz für alle Bewohner bringen und alle Schutzfälle lösen.*

Zu den Einwendungen ist im Einzelnen folgendes festzustellen:

Zu a) Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90", zu erfolgen.

Entsprechend der Ziffer 4.0 der RLS-90 gelten die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das mit der Durchführung der Lärmberechnung beauftragte Büro Möhler + Partner die Temperaturinversion mit berücksichtigt hat.

So wie den Berechnungen über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken und Lkw-Anteile sowie eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw zugrunde gelegt wird, wird in der Berechnung über alle Tage des Jahres auch der vorstehend bereits angeführte leichte Wind zum Immissionsort und die Temperaturinversion berücksichtigt. Es werden damit in den Berechnungen die für den jeweiligen Immissionsort ungünstigeren und höhere Lärmpegel verursachenden Faktoren berücksichtigt. Die auf gesetzlichen Grundlagen beruhenden Verordnungen sehen keine Berücksichtigung von Wind vor, der aus anderen Richtungen als von der auszubauenden Straße zum Immissionsort gerichtet ist.

Soweit von anderen Verkehrswegen ausgehender Lärm angesprochen wird, der sich bei entsprechenden Windrichtungen auf an der auszubauenden Bundesautobahn A 3 gelegene Immissionsorte auswirkt, so ist darauf hinzuweisen, dass sich der Beurteilungspegel ausschließlich auf die auszubauende Bundesautobahn A 3 bezieht. Es ist also grundsätzlich kein

Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 16 BImSchV dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet.

Von einer Überschreitung der Grenzen der Gesundheitsgefahr ist in reinen und allgemeinen Wohngebieten auszugehen, wenn Immissionswerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Unter Hinweis auf die festgestellten Unterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.2T) werden diese Werte im vom Einwendungsführer angesprochenen Bereich Pentling-Siedlung weit unterschritten. Eine Gesamtsummenpegelbetrachtung ist daher nicht erforderlich.

- Zu b) Wie bereits unter a) ausgeführt wird die Lärmberechnung auf Grundlage der RLS-90 durchgeführt. Im Bereich Pentling-Siedlung wurde daher in der Lärmberechnung die vorhandene Topographie einschließlich natürlicher Hindernisse als auch die abschirmende oder reflektierende Wirkung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der vorhandenen Bebauung berücksichtigt. Insofern ist demnach auch die reflektierende Wirkung der oberen 2,00 m der Lärmschutzwand auf der Nordseite der Bundesautobahn A 3 im Bereich von Ziegetsdorf in die Lärmberechnung mit eingegangen. Die autobahnseitig hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwände ist Gegenstand der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.2.4 ff.). Von lärmtechnisch nachteiligen und in der Lärmberechnung nicht berücksichtigten Reflexionen aufgrund unterschiedlicher Wandhöhen ist daher nicht auszugehen.

Die vom Vorhabensträger durchgeführte Lärmberechnung wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft. Mit den vorgelegten Berechnungsergebnissen und der Beurteilung besteht von Seiten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt grundsätzlich Einverständnis.

Zu c) Bei der Beurteilung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb dem Vorhabensträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist der Nutzen, der einer Schallschutzmaßnahme im konkreten Fall zukommt, mit den Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahme in Beziehung zu setzen. Bei der Bestimmung des Schutzzwecks der jeweiligen Schallschutzmaßnahme sind insbesondere die Lage des betroffenen Objekts, die Art der betroffenen Nutzungen, die Höhe der Vorbelastungen, die Zahl der Lärmbetroffenen, topografische Schwierigkeiten sowie der Umfang der Verbesserung der Lärmsituation, auch unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, heranzuziehen (vgl. Schulze-Fielitz, ZUR 2002, 190). Die hierfür gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung, die den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu beachten hat, vollzieht sich aufgrund einer planerischen Abwägung. Geboten ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die insbesondere das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt je unterschiedlicher Minderungsmaßnahmen berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. November 2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, 331).

Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter wie zum Beispiel deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung, der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des

Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall).

Im Rahmen der Aufstellung der Vorentwurfsunterlagen hat der Vorhabensträger nicht nur für den Bereich Ziegetsdorf sondern auch für den Bereich Pentling-Siedlung eine Tunnellösung mit untersucht. Um allein die 23 Schutzfälle am Tag und 79 Schutzfälle in der Nacht und somit insgesamt 102 Schutzfälle im Bereich Pentling-Siedlung (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.3, Tabelle 8) lösen zu können, wäre im Bereich der Richtungsfahrbahn Passau der Bau eines 800 m langen Tunnels mit ergänzenden Lärmschutzwällen erforderlich. Die hierfür anfallenden Kosten wurden vom Vorhabensträger zu rund 61,4 Millionen Euro ermittelt. Je gelösten Schutzfall würden sich somit Kosten von rund 602.000 Euro ergeben.

Bezieht man unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.2) die Tunnellösung bestehend aus einem ca. 800 m langen Tunnel für den Bereich Ziegetsdorf im Zuge der Richtungsfahrbahn Nürnberg mit Gesamtkosten von rund 65,4 Millionen Euro mit ein, so ergeben sich für die Einhausung der beiden Richtungsfahrbahnen im Bereich Ziegetsdorf und Pentling-Siedlung Gesamtkosten von rund 126,8 Millionen Euro. Mit insgesamt 1.158 gelösten Schutzfällen (Ziegetsdorf: 1.056 Schutzfälle; Pentling: 102 Schutzfälle) würden sich demnach Kosten von rund 109.000 € je gelösten Schutzfall ergeben.

Wie den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Tabelle 8 auf S. 33 von 60) auch zu entnehmen ist, würde ein Vollschutz nur für den Bereich Pentling-Siedlung, bestehend aus

- dem lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert  $D_{StrO}$  -5 dB(A) sowie
- einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 20,00 m und unter Berücksichtigung der hier vorhandenen Einschnittsböschung somit einer wirksamen Lärmabschirmkante von 27,50 m,

Gesamtkosten von rund 4,7 Millionen Euro verursachen. Mit damit gelösten 102 Schutzfällen ergeben sich Kosten von 47.440 € je gelösten Schutzfall.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4 dieses Beschlusses sowie die vorstehenden einleitenden Ausführungen stehen

die für die beiden angeführten Vollschutzlösungen je gelösten Schutzfall anfallenden Kosten gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Ergänzend zu den in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen und näher untersuchten Varianten wurde vom Vorhabensträger auch in Verbindung mit dem lärmindernden Fahrbahnbelag eine Lösung mit einem 10,00 m hohen und einen Abstand von 10,00 m zwischen Wallkrone und Fahrbahnrand aufweisenden Steilwall untersucht. Hiermit könnte ebenfalls an allen Immissionsorten der nach der 16. BImSchV für Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) eingehalten werden und an den Immissionsorten „Ziegelackerweg 13“ sowie „Stadtweg 16“ zusätzliche Pegelminderungen von bis zu 0,2 dB(A) beziehungsweise bis zu 0,1 dB(A) erreicht werden. Die Anzahl der gelösten Schutzfälle bei Nacht könnte gegenüber der gewählten Lösung mit einem 10,00 m hohen Lärmschutzwall (7,50 m Einschnittsböschung + 2,50 m Lärmschutzwand) jedoch nicht weiter verringert werden, so dass weiterhin 38 ungelöste Schutzfälle mit Überschreitungen des nach § 2 16 BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) in Nacht verbleiben. Eine Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 16,00 m (10,00 m Lärmschutzwand + 6,00 m Lärmschutzwand) würde zwar die Anzahl der Schutzfälle mit Überschreitung des zulässigen Nachtgrenzwertes halbieren, gleichzeitig aber die Kosten je gelösten Schutzfall nahezu versechsfachen (3.150 € zu 18.500 €).

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.2 stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck.

Die Frage, ob die vom Lärm betroffenen Grundstückseigentümer einen Anspruch auf aktive oder nur passive Schallschutzmaßnahmen haben, ist in den §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV geregelt. Sofern sich nach diesen Vorschriften ergibt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind, haben die Betroffenen Anspruch auf den Ersatz der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen. Damit wird auch für diese sichergestellt, dass keine erheblichen Gefahren mehr für die Gesundheit der Bewohner durch den neu hinzukommenden Straßenlärm ausgehen. Unter Würdigung oben genannter Aspekte entspricht daher die festgestellte

Regelung zum Schallschutz dem geltenden Recht und erscheint auch unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes als ausgewogen.

Soweit nach den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3) und der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz haben, richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der 24. BImSchV. Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume im Sinne der 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen im Sinne der Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1 S. 1 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 S. 2 24. BImSchV). Schutzbedürftig sind gern. § 2 Abs. 2 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume (vgl. auch Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses).

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist. Für den Schutz von Schlafräumen ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 i. V. m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage 24. BImSchV; vgl. auch C.VI.13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht.

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und

Schlafstörungen, ausschließen. Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit unter anderem den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht abverlangt, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu kombinieren (vgl. teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses). Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichen Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18. April 1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901).

Abschließend bleibt festzuhalten, dass mit dem gemäß den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzwall mit einer Gesamthöhe von 10,00 m unter Einbeziehung der hier vorhandenen Einschnittsböschung (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1T; Band 4: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T) im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers mit maximal 55 dB(A) am Tag der hier nach der 16. BImSchV zulässige Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) für Wohngebiete am Tag eingehalten werden kann. Der nach der 16. BImSchV für Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) in der Nacht wird im 1. Obergeschoss auf der Nordseite des Anwesens mit 51 dB(A) um 2 dB(A) überschritten.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen, die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht somit ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

#### 3.5.2.33 Einwendungsführer 0555

Der Einwendungsführer 0555 hat mit Schreiben vom 5. November 2014 Einwendungen gegen das geplante Straßenbauvorhaben erhoben. Das



Einwendungsschreiben wurde von 13 weiteren Personen unterschrieben, die diese Einwendungen mit unterstützen. Weder der Einwendungsführer selbst noch die Mitunterzeichner des Einwendungsschreibens sind durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Einwendungsführer bemängelt (stichpunktartig), dass die Planung ausschließlich an den Kosten orientierte Lärmschutzmaßnahmen vorsieht und damit nur 38 von 79 Schutzfällen in der Nacht gelöst werden können. Nach dem Verursacherprinzip ist aus Sicht des Einwendungsführers der Vorhabensträger für aktive Lärmschutzmaßnahmen verantwortlich. Passiver Lärmschutz wirkt nur bedingt, ist kostspielig und reicht bei dieser stark befahrenen Bundesautobahn A 3 nicht aus. Aufgrund des mit dem Lärm verbundenen Gesundheitsrisikos wird vom Einwendungsführer für die Bewohner von Pentling ein aktiver Vollschutz (z.B. auch durch Teilabdeckung statt Wall- und/oder Wandschutz) für Tag und Nacht gefordert.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Bei der Beurteilung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb dem Vorhabensträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist der Nutzen, der einer Schallschutzmaßnahme im konkreten Fall zukommt, mit den Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahme in Beziehung zu setzen. Bei der Bestimmung des Schutzzwecks der jeweiligen Schallschutzmaßnahme sind insbesondere die Lage des betroffenen Objekts, die Art der betroffenen Nutzungen, die Höhe der Vorbelastungen, die Zahl der Lärmbetroffenen, topografische Schwierigkeiten sowie der Umfang der Verbesserung der Lärmsituation, auch unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, heranzuziehen (vgl. Schulze-Fielitz, ZUR 2002, 190). Die hierfür gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung, die den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu beachten hat, vollzieht sich aufgrund einer planerischen Abwägung. Geboten ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die insbesondere die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt je unterschiedlicher Minderungsmaßnahmen berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. November 2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, 331).

Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange wie etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativer Dritter, wie beispielsweise deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung oder einer Lärmverlagerung, der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und die Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall).

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.4.1.1 und 3.3.6.4.2 dieses Beschlusses hat der Vorhabensträger im Rahmen der Aufstellung der Vorentwurfsunterlagen nicht nur für den Bereich Ziegetsdorf sondern auch für den Bereich Pentling-Siedlung eine Tunnellösung mit untersucht. Demnach würde eine Tunnellösung im Zuge der Richtungsfahrbahn Passau bestehend aus einem ca. 800 m langen Tunnel mit zusätzlich noch erforderlichen Lärmschutzwällen Kosten von rund 61,4 Millionen Euro erfordern. Angesichts der 102 zu lösenden Schutzfälle im Bereich von Pentling-Siedlung (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.3, Tabelle 8) würden sich somit Kosten von rund 602.000 € je gelösten Schutzfall ergeben.

Bezieht man unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.4.2) die Tunnellösung bestehend aus einem ca. 800 m langen Tunnel für den Bereich Ziegetsdorf im Zuge der Richtungsfahrbahn Nürnberg mit Gesamtkosten von rund 65,4 Millionen Euro mit ein, so ergeben sich für die Einhausung der beiden Richtungsfahrbahnen im Bereich Ziegetsdorf und Pentling-Siedlung Gesamtkosten von rund 126,8 Millionen Euro. Mit insgesamt 1.158 gelösten Schutzfällen (Ziegetsdorf: 1.056 Schutzfälle; Pentling: 102 Schutzfälle) würden sich demnach rund 109.000 € je gelösten Schutzfall ergeben.

Wie den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Tabelle 8 auf S. 33 von 60) auch zu entnehmen ist, würde ein Vollschutz nur für den Bereich Pentling-Siedlung, bestehend aus

- dem lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert DStrO von -5 dB(A) sowie

- einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 20,00 m und unter Berücksichtigung der hier vorhandenen Einschnittsböschung und somit einer wirksamen Lärmabschirmkante von 27,50 m,

Gesamtkosten von rund 4,7 Millionen Euro verursachen. Mit damit gelösten 102 Schutzfällen ergeben sich Kosten von rund 47.400 € je gelösten Schutzfall.

Ergänzend zu den in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen und näher untersuchten Varianten wurde vom Vorhabensträger auch in Verbindung mit dem lärmindernden Fahrbahnbelag eine Lösung mit einem 10,00 m hohen und einen Abstand von 10,00 m zwischen Wallkrone und Fahrbahnrand aufweisenden Steilwall untersucht. Hiermit könnte ebenfalls an allen Immissionsorten der nach der 16. BImSchV für Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag eingehalten werden und an den Immissionsorten „Ziegelackerweg 13“ sowie „Stadtweg 16“ zusätzliche Pegelminderungen von bis zu 0,2 dB(A) bzw. bis zu 0,1 dB(A) erreicht werden. Die Anzahl der gelösten Schutzfälle bei Nacht könnte gegenüber der gewählten Lösung mit einem 10,00 m hohen Lärmschutzwand (7,50 m Einschnittsböschung mit 2,50 m Lärmschutzwand) jedoch nicht weiter verringert werden, so dass weiterhin 38 ungelöste Schutzfälle mit Überschreitungen des nach § 2 16 BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) in der Nacht verbleiben. Eine Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 16,00 m (10,00 m Lärmschutzwand mit 6,00 m Lärmschutzwand) würde zwar die Anzahl der Schutzfälle mit Überschreitung des zulässigen Nachtgrenzwertes halbieren, gleichzeitig aber die Kosten je gelösten Schutzfall nahezu versechsfachen (3.150 € zu 18.500 €).

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4 stehen die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten und vorstehend näher beschriebenen aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck.

Bezüglich des Hinweises auf die Bundesautobahn A 93 ist darauf hinzuweisen, dass sich der Beurteilungspegel ausschließlich auf die auszubauende Bundesautobahn A 3 bezieht. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, 215, 216). Da es sich vorliegend um die

wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 16. BImSchV dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet.

Von einer Überschreitung der Grenzen der Gesundheitsgefahr ist in reinen und allgemeinen Wohngebieten auszugehen, wenn Immissionswerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Unter Hinweis auf die festgestellten Unterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.2T) werden diese Werte im vom Einwendungsführer angesprochenen Bereich Pentling-Siedlung weit unterschritten.

Die Frage, ob die vom Lärm betroffenen Grundstückseigentümer einen Anspruch auf aktive oder nur passive Schallschutzmaßnahmen haben, ist in den §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV geregelt. Sofern sich nach diesen Vorschriften ergibt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind, haben die Betroffenen Anspruch auf den Ersatz der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen. Damit wird auch für diese sichergestellt, dass keine erheblichen Gefahren mehr für die Gesundheit der Bewohner durch den neu hinzukommenden Straßenlärm ausgehen. Unter Würdigung der oben genannten Aspekte entspricht daher die festgestellte Regelung zum Schallschutz dem geltenden Recht und erscheint auch unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes als ausgewogen.

Wo trotz Grenzwertüberschreitung kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Soweit nach den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3) und der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz haben, richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der 24. BImSchV. Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume im Sinne der 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen im Sinne der Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1. S. 1 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnah-

men gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 S. 2 24. BImSchV). Schutzbedürftig sind gern. § 2 Abs. 2 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume (vgl. auch Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses).

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- oder Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist. Für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 i. V. m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch C.VI.13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht.

Die vom Vorhabensträger je untersuchter Variante für den passiven Lärmschutz veranschlagten Kosten können den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Tabelle 8 auf S. 33 von 60) sowie der nachfolgenden Abbildung 12, die die angeführte Tabelle 8 auszugsweise wiedergibt, entnommen werden.

Variante	Lärmschutz-Maßnahme	Kosten für den aktiven Lärmschutz			Gesamtkosten passiv [€]	Gesamtkosten aktiv / passiv [€]
		Gesamt [€]	SSWD [€]	OPA [€]		
1	Prognose-Nullfall				216.910,0 €	216.910,0 €
2	Vollschutz (h = 27,5m)	4.838.875,0 €	4.741.000,0 €	97.875,0 €	0,0 €	4.838.875,0 €
3	nur Lärmschutzbelag	97.875,0 €	0,0 €	97.875,0 €	116.220,0 €	214.095,0 €
4	Wall (h = 10m)	201.675,0 €	103.800,0 €	97.875,0 €	39.520,0 €	241.195,0 €
5	Wall-Wand-Kombination (h = 12m)	583.275,0 €	485.400,0 €	97.875,0 €	32.240,0 €	615.515,0 €
6	Wall-Wand-Kombination (h = 14m)	1.092.075,0 €	994.200,0 €	97.875,0 €	26.000,0 €	1.118.075,0 €
7	Wall-Wand-Kombination (h = 16m)	1.537.275,0 €	1.439.400,0 €	97.875,0 €	19.760,0 €	1.557.035,0 €

Abbildung 12: Kosten passiver Lärmschutz für die Variantenuntersuchung im Bereich Pentling (Ausschnitt aus Tabelle 8 der Unterlage 17.1T)

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen, ausschließen. Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit unter anderem den

Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht abverlangt, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu kombinieren (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses). Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichen Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18. April 1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901).

Alle Grenzwerte der 16. BImSchV gelten unabhängig vom konkreten Gesundheitszustand der Bewohner des jeweils betroffenen Anwesens. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1 und 3.3.6.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass mit dem gemäß den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzwall mit einer Gesamthöhe von 10,00 m unter Einbeziehung der hier vorhandenen Einschnittsböschung (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1T; Band 4: Unterlage 7, Blatt Nr. 1T) im Bereich der Anwesen des Einwendungsführers sowie der Anwesen der Mitunterzeichner des Einwendungsschreibens folgende Maximalpegel (Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte wird durch **Fettdruck** kenntlich gemacht) ergeben:

a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr.	a) Geschoß	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
	b) Fassade seite	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
a) HA021 b) Ziegelackerweg 5	1. OG Nordseite	57	<b>53</b>	59	49
a) HA023 b) Ziegelackerweg 7	1. OG Nordseite	56	<b>52</b>	59	49
a) HA015 b) Ziegelackerweg 8	2. OG Nordseite	58	<b>54</b>	59	49
a) HA014 b) Ziegelackerweg 10	1. OG Nordseite	58	<b>54</b>	59	49
a) HA013 b) Ziegelackerweg 10a	1. OG Nordseite	58	<b>54</b>	59	49
a) HA012 b) Ziegelackerweg 12	1. OG Nordseite	58	<b>54</b>	59	49
a) HA026 b) Ziegelackerweg 13	2. OG Nordseite	58	<b>54</b>	59	49

Tabelle 39: maximale Lärmwerte für südlich der Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen im Bereich des Ortsteils Pentling-Siedlung

Während der nach der 16. BImSchV für den Tag geltende Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) an allen in der Tabelle 39 angegebenen Anwesen eingehalten werden

kann, wird der für die Nacht geltende Immissionsgrenzwert jeweils in den obersten Geschoßen auf der Nordseite um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen, die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht somit ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.34 Einwendungsführer\_0556

Der Einwendungsführer 0556 hat mit Schreiben vom 5. November 2014 Einwendungen gegen das geplante Straßenbauvorhaben erhoben. Dem Einwendungsschreiben lagen Unterschriftenlisten mit insgesamt 75 Unterschriften bei, die diese Einwendungen mit unterstützten. Weder der Einwendungsführer noch die Unterzeichner der Unterschriftenliste sind nach den vorliegenden Grunderwerbsunterlagen (Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1, 2T, 3T, 4, 5T, 6T und 7; Unterlage 10.2T) durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof befürchteten Nachteilen (*stichpunktartig vorangestellt*) ist folgendes festzustellen:

1. *Die rechts und links der Obertraublinger Straße vorhandenen alten Lärmschutzkonstruktionen entlang der Bundesautobahn A 3 sollen zwar auch östlich der Obertraublinger Straße erneuert aber zu den Bahngleisen hin abgetreppt werden. Dagegen wird Einspruch erhoben.*

Die im Bereich von Burgweinting südlich der Bundesautobahn A 3 geplanten Lärmschutzanlagen wurden vom Vorhabensträger aufgrund der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und dem Ergebnis der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Prüfung der Gebietseinstufung des alten Dorfkerns von Burgweinting überarbeitet. Auf die nachfolgenden Ausführungen zu Ziffer 3. wird daher in diesem Zusammenhang verwiesen.

2. *Die Absenkung des Lärms am Entstehungsort um 5 dB(A) durch den vorgesehenen Flüsterasphalt über größere Entfernung und längere Dauer sowie nach entsprechenden Ausbesserungen wird angezweifelt.*

Geräuschemissionen aus dem Straßenverkehr setzen sich im Allgemeinen aus zwei Geräuschquellen zusammen: Dem Antriebs- und dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch.

Bei Pkw mit konstanter Geschwindigkeit dominiert ab ca. 30 km/h, abhängig von Gangwahl und Fahrbahnbelag, das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, bei Lkw ab ca. 60 km/h.

Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch entsteht im Wesentlichen durch zwei Mechanismen:

- Beim Rollvorgang wird der Reifen zu mechanischen Schwingungen angeregt, die sich von der Reifenoberfläche auf die umgebende Luft übertragen und als Schall abgestrahlt werden.
- Bei der aerodynamischen Anregung (Air-Pumping) wird die Luft in der Kontaktfläche zwischen Reifen und Fahrbahn in den Hohlräumen komprimiert und mit dem Abrollen des Reifens wieder dekomprimiert [Beckenbauer 2007],

Durch den Horneffekt wird die Schallabstrahlung verstärkt. Die gekrümmte Lauffläche des Reifens und die Fahrbahnoberfläche bilden im Ein- und Auslauf des Reifens Schalltrichter, die die Schallabstrahlung erheblich verstärken.

Um diese Reifen-Fahrbahn-Geräusche zu mindern ist von Seiten des Vorhabensträgers im Bereich von Bau-km 491+640 bis Bau-km 504+735 und somit auch im angesprochenen Bereich der südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Bebauung des Ortsteils Burgweinting der Stadt Regensburg ein lärm mindernder Fahrbahnbelag vorgesehen der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}}$  von  $-5$  dB(A) entspricht (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.3.2). Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger die Verwendung eines Fahrbahnbelages mit lärm mindernden Eigenschaften von  $-5$  dB(A) in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht.

Mit den vorstehenden Festlegungen wurde zwar noch keine konkrete Bauweise festgelegt, derzeit sind allerdings offenporige Asphalte die Fahrbahnbeläge, die Reifen-Fahrbahn-Geräusche am effektivsten mindern und gleichzeitig bautechnisch beherrschbar sind. Die einschichtige offenporige Asphaltdeckschicht ist eine Regelbauweise nach ZTV Asphalt-StB 07. Sie stellt sehr hohe Anforderungen an Randbedingungen, Planung, Bauausführung und Betrieb - sie ist eine High-Tech-Bauweise. Deshalb sind, insbesondere bei doppelschichtiger Ausführung, diverse Besonderheiten zu beachten. Dem



Vorhabensträger wurde daher die permanente Überwachung des Einbaus des lärmindernden Belags zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.5 dieses Beschlusses).

Der für den Einbau von OPA in die Berechnung gemäß Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV eingesetzte Korrekturwert  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  ist nicht zu beanstanden. Er ist vorgesehen durch ARS Nr. 14/1991 (vom 25. April 1991, VkB1. 1991, S. 480 ff.) als weiteres Beispiel zur Fußnote der Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV und zu Tabelle 4 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 - (vgl. auch die durch ARS Nr. 17/1991 vom 18. März 1992, VkB1. 1992, S. 208 der Fußnote hinzugefügte Anmerkung). Mit Statuspapier vom 10. Februar 2009 hat die Bundesanstalt für Straßenwesen den Korrekturwert für einen OPA 0/8 der III. Generation für eine Betriebsdauer von mindestens acht Jahren bestätigt, (vgl. ARS Nr. 3/2009 vom 31. März 2009 mit Anlage Statuspapier der BASt vom 10. Februar 2009, VkB1. 2009, S. 260).

Einschichtigen offenporigen Asphalt mit einem Größtkorn von 8 mm und einer akustisch wirksamen Schichtdicke von mindestens 4 cm wird ein  $D_{StrO}$ -Korrekturwert von  $-5 \text{ dB(A)}$  bei Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h auf Außerortsstraßen für mindestens acht Jahre zugewiesen. Diese Korrektur gilt auch für zweischichtigen offenporigen Asphalt. Um die lärmindernde Wirkung von  $-5 \text{ dB(A)}$  über diesen Zeitraum gewährleisten zu können, ist ein sogenanntes Vorhaltemaß erforderlich. Ursache ist die Verschmutzungsanfälligkeit dieser Bauweise und die damit verbundene Reduzierung der lärmindernden Wirkung über den Nutzungszeitraum, wobei auf Autobahnen durch den Selbstreinigungseffekt aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge ein Zusetzen der Hohlräume erheblich verzögert wird. Im Neuzustand weisen offenporige Beläge eine Pegelminderung von bis zu 10 dB(A) auf, d.h. das Niveau der Lärminderung im Neuzustand liegt wesentlich höher als die  $D_{StrO}$ -Korrektur  $-5 \text{ dB(A)}$ . Für diesen Zeitraum von aktuell acht Jahren besteht für die Lärmbetroffenen ein Bonus der Lärminderung. Bautechnisch liegt die Haltbarkeit je nach Verkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil zwischen acht und zwölf Jahren.

Mit der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.6 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die lärmindernde Wirkung in festgelegten Abständen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu prüfen und gegebenenfalls durch Ersatz des Fahrbahnbelages zu erhalten ist. Diese Auflage ist hinreichend bestimmt und geeignet zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte beizutragen.

Hinsichtlich der vom Einwendungsführer angesprochenen abnehmenden lärmindernden Wirkung in größerer Entfernung und sogar befürchteter Zunahme der Lärmbelastung in größerer Entfernung zur Lärmquelle hat bereits der Vorhabensträger in der Beantwortung dieses Einwands darauf hingewiesen, dass Lärm (Schalldruck) mit der Entfernung zum Emissionsort stets abnimmt. Eine Zunahme des Schalldrucks in weiterer Entfernung ist physikalisch nicht möglich. Durch den Einsatz eines Lärmschutzbelags wird die Schallemission (Aussendung von Schall) bereits unmittelbar an der Fahrbahn reduziert. Die Lärminderung des Fahrbahnbelages ist auch in weiterer Entfernung gleichermaßen wirksam.

Hinsichtlich der dauerhaften Einhaltung der lärmindernden Wirkung des Fahrbahnbelages von 5 dB(A) wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

3. *Die Dammlage der Bundesautobahn A 3 in Richtung Osten und die damit in Verbindung mit den vorherrschenden Wind- und Wetterverhältnissen begünstigte Ausbreitung des Lärms und der Luftschadstoffe in den alten Dorfkern und die Neubaugebiete von Burgweinting wurde nicht ausreichend berücksichtigt. Die Verkehrszunahme wird zu einer weiteren Lärmsteigerung im Bereich von Burgweinting führen. Lärmbelastungen führen zu vielerlei Krankheiten. Die Einwohner von Burgweinting so großen, von der Brücke von der Bahn und vom Uniberg ausgehende, Gesundheitsrisiken durch Lärm, Abgase und Feinstaub auszusetzen ist unverantwortlich. Der alte Dorfkern von Burgweinting ist als reines Wohngebiet und nicht als Mischgebiet einzustufen, so dass die ermittelten Lärmwerte die zulässigen Grenzwerte übersteigen. Um Burgweinting zu schützen wird daher die Weiterführung der Lärmschutzwand über die Eisenbahnbrücke und in Richtung Rosenhof, zumindest solange die Dammlage der Bundesautobahn A 3 anhält, verlängert werden müssen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass eine nachträgliche Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Eisenbahnbrücke bei einer über die Verkehrsprognose 2030 hinausgehenden Verkehrszunahme viel teurer wird. Lärmsanierungsmaßnahmen sind keine Option*

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die der Lärmaktionsplanung gemäß der EU-Umgebungsrichtlinie zugrunde liegenden Lärmkarten sind daher für das vorliegende Straßenbauvorhaben nicht maßgebend. Bezüglich der vom Einwendungsführer in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 angeregten Erstellung eines Lärmaktionsplans bleibt festzuhalten, dass die Erstellung eines Lärmaktionsplans

aufgrund fehlender rechtlicher Voraussetzungen nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Es handelt sich hierbei um ein an Messungen geeichtes Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen. Diese Berechnung und mit ihr die verwendeten Parameter stellen eine Grundlage zur Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen dar (vgl. Statuspapier der BASt vom 10. Februar 2009, VkBf. 2009, 261). Die in der RLS-90 festgelegten Formeln für die einzelnen Parameter sind auch geeignet den  $D_{\text{StrO}}$ -Wert für OPA zutreffend zu bestimmen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und damit auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende Ergebnisse ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Lage der Straße, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge, Reflexionen, Abschirmungen und Straßenoberfläche ein.

Entsprechend der Ziffer 4.0 der RLS-90 gelten die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das mit der Durchführung der Lärmberechnung beauftragte Büro Möhler + Partner die Temperaturinversion berücksichtigt hat.

So wie den Berechnungen über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken und Lkw-Anteile sowie eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw zugrunde gelegt wird, wird in der Berechnung über alle Tage des Jahres der leichte Wind zum Immissionsort und die Temperaturinversion berücksichtigt. Es werden damit in den Berechnungen die für den jeweiligen Immissionsort ungünstigeren und

höhere Lärmpegel verursachenden Faktoren berücksichtigt. Die auf gesetzlichen Grundlagen beruhenden Verordnungen sehen keine Berücksichtigung von Wind vor, der aus anderen Richtungen als von der auszubauenden Straße zum Immissionsort gerichtet ist.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die der Lärmberechnung zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013, auf der die Verkehrsprognose beruht, methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Gründe, die Zweifel an den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens von Prof. Dr. Ing. Kurzak wecken könnten, sind nicht erkennbar.

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der in der Verkehrsprognose angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2030 sehr unwahrscheinlich ist.

Unabhängig davon besteht ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung oder Nachbesserung von Lärmschutz, wenn eine Prognose einwandfrei ermittelt, aber von den tatsächlichen Entwicklungen nicht bestätigt wird (sog. fehlgeschlagene Prognose). Nach Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG kann der jeweils Betroffene bei Auftreten nicht voraussehbarer Wirkungen des Vorhabens auch nach Unanfechtbarkeit des Plans nachträgliche Maßnahmen verlangen, die die nachteiligen Wirkungen ausschließen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2.3 dieses Beschlusses wurde die Gebietseinstufung des alten Dorfkerns durch die Planfeststellungsbehörde überprüft und der in der angeführten Ziffer näher dargestellte Bereich einem allgemeinen Wohngebiet zugeordnet. Aufgrund der von der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Gebietseinstufung hat der Vorhabensträger sein südlich der Bundeautobahn A 3 vorgesehene Lärmschutzkonzept im Bereich von Burgweinting überarbeitet. Entsprechend den

Forderungen des Einwendungsführers ist nunmehr unter anderem auch auf der Brücke über die Gleisanlagen der DB AG eine insgesamt 4,00 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen.

Bezüglich des vorgetragenen großen Gesundheitsrisikos durch Lärm, Abgase und Feinstaub ist folgendes festzustellen:

Der prognostizierte Rückgang der Lärmbelastung im Bereich der südlich der Bundesautobahne A 3 gelegenen Anwesen des Ortsteils Burgweinting ist aufgrund der durchgeführten Lärmberechnungen nachvollziehbar belegt. Die Berechnungen der Schallimmissionen wurden an den maßgebenden Gebäuden vorgenommen, die am nächsten an der geplanten Maßnahme liegen. Wie vorstehend bereits umfassend ausgeführt, erfolgte die Ermittlung der Lärmimmissionen des Straßenverkehrs auf der Grundlage der RLS-90, Ausgabe 1990. Die für den Prognosefall unter Berücksichtigung des lärm mindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor von -5 dB(A) berechneten Beurteilungspegel belegen, dass bereits mit diesem Fahrbahnbelag die nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte am Tag

- von 57 dB(A) für die westlich der Obertraublinger Straße gelegenen Sondergebiete,
- von 59 dB(A) für die zu beiden Seiten der Obertraublinger Straße gelegenen allgemeinen Wohngebiete sowie
- von 64 dB(A) für die ebenfalls zu beiden Seiten der Obertraublinger Straße gelegenen Mischgebiete

am Tag eingehalten werden können.

Mit Durchführung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.1 dieses Beschlusses zur Auflage gemachten und in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.5) verbleibt nur mehr am Anwesen Heuweg 21 eine Überschreitung des für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A). Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 3T) besteht somit ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt. In den vorstehend bereits angeführten Sonder- und Mischgebieten können mit Durchführung der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen die zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht von 47 dB(A) beziehungsweise 54 dB(A) insgesamt eingehalten werden. Unabhängig von der Tatsache, dass die 16. BImSchV keine gesonderten

Immissionsgrenzwerte für Kindergärten ausweist, ergeben sich am Waldorf Kindergarten (Heuweg 15) mit Durchführung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen Beurteilungspegel von maximal 53 dB(A) am Tag. Damit kann sogar der für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime zulässige Immissionsgrenzwert von 57 dB(A) am Tag eingehalten werden. Eine Nachnutzung liegt nicht vor. Im Bereich des Kindergartens mit einem maximalen Beurteilungspegel von 49 dB(A) wird aber dennoch in der Nacht der nach der 16. BImSchV geltende Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) eingehalten werden. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Für das Anwesen des Einwendungsführers sowie die Anwesen der Mitunterzeichner der Einwendungen stellt sich die Lärmsituation unter Berücksichtigung des jeweils maximal auftretenden Beurteilungspegels wie folgt dar:

a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr.	Gebiet*	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
a) LI002 b) Kirchweg 4	W	52	48	59	49
a) LH012 b) Kirchweg 5	M	54	50	64	54
a) LI003 b) Kirchweg 6	W	52	48	59	49
a) LI004 b) Kirchweg 8a – 8c	W	51	47	59	49
a) LI006 b) Kirchweg 10	W	51	46	59	49
a) LI005 b) Kirchweg 10a	W	52	48	59	49
a) LI008 b) Kirchweg 11	W	53	48	59	49
a) LI007 b) Kirchweg 12	W	52	48	59	49
a) LI025 b) Kirchweg 13 - 15	W	52	48	59	49
a) LI013 b) Kleinfeld 3a	W	53	48	59	49
a) LI023 b) Heuweg 19	W	53	49	59	49

a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr.	Gebiet*	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
a) LI024 b) Heuweg 21	W	54	<b>50</b>	59	49
a) LH011 b) Obertraublinger Straße 19	M	53	48	64	54
a) LH010 b) Obertraublinger Straße 19a	M	52	48	64	54

Tabelle 40: maximale Lärmwerte Bereich Burgweinting südlich der Bundesautobahn A 3 (Sammeleinwand Einwendungsführer 0556)

\* W = allg. Wohngebiet; M = Dorf- und Mischgebiet

Soweit in der vorstehenden Tabelle 40 Anwesen von Unterstützern der Einwendungen nicht aufgeführt sind, so wurden für diese Anwesen keine gesonderten Berechnungen durchgeführt, da bereits die für näher zur Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen durchgeführten Lärmberechnungen eine Einhaltung der jeweils nach der 16. BImSchV gültigen Immissionsgrenzwerte am Tag und in der Nacht nachgewiesen haben.

Um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Gebäuden und in allen Geschoßen auch in der Nacht einhalten zu können, das heißt einen sog. Vollschutz zu erzielen, würde eine Erhöhung der bisher vorhandenen Lärmschutzwand um 3,00 m auf 10,00 m sowie eine Verlängerung der Schallschutzwand auf der Bahnbrücke bis km 497+792 und einer Höhe von 4,0 m erforderlich werden. Aufgrund der hierfür erforderlichen Kosten in Höhe von ca. 1,05 Millionen Euro ergeben sich Kosten von rund 13.950 € je gelösten Schutzfall. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses stehen diese Kosten in keinem Verhältnis zum damit angestrebten Schutzzweck. Wie vorstehend bereits ausgeführt, wird im Bereich des Anwesens Heuweg 21 die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht durch passive Maßnahmen sichergestellt.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1 und 3.3.6.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens hat vorliegend der Vorhabensträger diese Auswirkungen durch das Büro Möhler + Partner im Juni 2014 für den Prognosehorizont 2030 untersuchen lassen. Die Untersuchung vom 12. Juni 2014 erfolgte dabei nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“, welche in Bayern aufgrund des ARS des BMVBS Nr. 29/2012 vom 03. Januar 2013 mittels Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen

Staatsministerium des Innern vom 27. Februar 2013 (Az.: IID9-4384-002/90) eingeführt wurden.

Das Büro Möhler + Partner kommt dabei in seinem Gutachten vom Juni 2014 zu dem Ergebnis, dass mit Umsetzung des Projektes die Grenzwerte der 39. BImSchV überall nicht nur eingehalten sondern sogar deutlich unterschritten werden. Das Gutachten vom 12. Juni 2014 ist Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.2).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 22. Oktober 2014 mitgeteilt, dass die Ergebnisse des kursorisch geprüften Gutachtens aus fachlicher Sicht plausibel sind. Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten erreicht oder überschritten werden.

Bezüglich der näheren Einzelheiten zu den lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.2) sowie die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Gesundheitsgefährdungen sind insoweit auszuschließen, als die gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden können und die lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

4. *Werden die Lärmgrenzwerte eingehalten, wenn man den Bahn- und Autobahnlärm zu Stoßzeiten addiert und den Lärm von der Obertraublinger Straße noch dazu nimmt? Es ist unter Berücksichtigung der geplanten Erweiterung des Güterbahnhofs möglichst bald ein effektiver Lärmschutz zu errichten.*

Soweit von anderen Verkehrswegen (Bahnlinie, Obertraublinger Straße, Güterbahnhof) ausgehender Lärm angesprochen wird, der sich insbesondere auch bei entsprechenden Windrichtungen und Wetterlagen auf an der auszubauenden Bundesautobahn A 3 gelegene Immissionsorte auswirkt, so ist darauf hinzuweisen, dass sich der Beurteilungspegel ausschließlich auf die zu auszubauende Bundesautobahn A 3 bezieht. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 45 V 9/95, NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der



16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 16. BImSchV dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet.

Von einer Überschreitung der Grenzen der Gesundheitsgefahr ist in reinen und allgemeinen Wohngebieten auszugehen, wenn Immissionswerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Unter Hinweis auf die festgestellten Unterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T) werden diese Werte in den vom Einwendungsführer angesprochenen Bereich von Burgweinting weit unterschritten. Eine Gesamtsummenpegelbetrachtung ist daher nicht erforderlich.

Unabhängig vom straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren hat die von der Regierung der Oberpfalz durchgeführte Auswertung der Lärmkartierung 2012 des Bayerischen Landesamtes für Umwelt im Übrigen ergeben, dass die Stadt Regensburg und somit auch der Ortsteil Burgweinting nicht in einem Bereich mit durch die Bundesautobahn A 3 hervorgerufenen Lärmpegeln  $L_{DEN} > 67$  dB(A) und/oder  $L_{NIGHT} > 57$  dB(A) liegt. Seitens der Regierung der Oberpfalz besteht daher keine Veranlassung im Rahmen der Stufe 2 der Lärmaktionsplanung zu prüfen ob im Ortsteil Burgweinting Lärmbrennpunkte an der Bundesautobahn A 3 vorliegen.

5. *Im Bereich des Mehrgenerationenhauses Allmeind empfindet man den Bahnlärm und den Autobahnlärm, der vom Uniberg aus Westen kommt als störend. Auch von dieser Seite kommen daher Abgas und Feinstaubbelastungen. Eine Lärmschutzwand wie vom Autobahnkreuz bis zur Uni müsste auch im Süden errichtet werden. Im Steigungsbereich wäre sicherlich eine absorbierende Lärmschutzwand im Mittelstreifen vorteilhaft.*

Für das Mehrgenerationenhaus Allmeind (Kirchfeldstraße 59) wurden keine gesonderten Lärmberechnungen durchgeführt. Wie die Lärmberechnungen für das wesentlich näher zur Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen

Kirchfeldstraße 15 (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T, IO-LG024) zeigt werden dort mit Durchführung der im Bereich von Burgweinting südlich der Bundesauto-bahn A 3 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 3T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 3T; Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.5) die für ein Wohngebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht mit Maximalwerten von 52 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht eingehalten oder deutlich unterschritten.

Unabhängig davon, dass aufgrund des nach Westen in Richtung Universitätsklinikum stark ansteigenden Geländes weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zwischen dem Universitätsklinikum und der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting, ob am südlichen Fahrbahnrand oder im Mittelstreifen, für Burgweinting keine wesentlichen Verbesserungen mit sich bringen, können bereits mit den vom Vorhabensträger geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des angeführten Mehrgenerationenhauses die gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen können daher dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht werden.

Auf die vorstehenden Ausführungen zu 3. wird in diesem Zusammenhang ergänzend verwiesen. Wie den dortigen Ausführungen auch entnommen werden kann, werden im Planfeststellungsbereich an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV nicht erreicht oder überschritten werden.

6. *Für die mitten durch das Stadtgebiet verlaufende Bundesautobahn A 3 würde ein Tempolimit von 80 km/h zu Stoßzeiten eine signifikante Lärmreduzierung mit sich bringen*

Bezüglich eventueller Geschwindigkeitsbeschränkungen ist festzustellen, dass verkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Verkehrsrechtliche Anordnungen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen sind damit grundsätzlich nicht in der Planfeststellung zu regeln, sondern können bei Bedarf nachträglich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde vorgenommen werden.

Wie der Vorhabensträger bereits in seiner, dem Einwendungsführer vorliegenden, Beantwortung des Einwands bezüglich der Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h mitgeteilt hat, liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge im am stärksten belasteten Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-

Universität bei rund 69.000 Kfz/24h und damit bereits heute über der Belastungsgrenze für einen 4-streifigen Straßenquerschnitt. Als Folgen der hohen Verkehrsbelastung ergeben sich beinahe tägliche Stausituationen mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Daher ist, insbesondere auch unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses, das Bauvorhaben erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Verkehrsrechtliche Maßnahmen allein, sei es mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder der Einrichtung eines Verkehrsleitsystems, sind daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ausreichend.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.35 Einwendungsführer 0553

Der Einwendungsführer 0553 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine im Einwendungsschreiben vom 4. November 2016 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 formulierten *Einwendungen* beziehen sich (stichpunktartig) auf die:

1. *unveränderte Beibehaltung der Höhe der Lärmschutzwand südlich der Bundesautobahn A 3 zwischen der Obertraublinger Straße und der Bahnüberführung. Nachdem mit dem 6-streifigen Ausbau der Verkehr stark zunehmen wird und durch den breiteren Querschnitt der Abstand zwischen Schallquelle und Lärmschutzwand zu- und die Effektivität der Lärmschutzwände abnehmen wird, ist mit einer deutlichen Verschlechterung der Lärmimmission zu rechnen;*
2. *von der Autobahnbrücke über die Bahnanlagen ausgehenden Lärmimmissionen aufgrund der auf dem Bauwerk fehlenden Lärmschutzwand. Der Lärm der Autobahnbrücke ist nicht nur in Alt-Burgweinting, sondern auch in der Mitte der Kirchfeldallee sowie im Burgweintinger Naherholungsgebiet und am Aubach zu*

*hören. Der Lärm von der Autobahnbrücke schwankt witterungsbedingt und führt bei entsprechenden Wetterlagen zu stärkeren Belastungen;*

- 3. Haltbarkeit des vorgesehenen Lärmschutzbelags, wobei die Unterlagen keine Aussagen zum konkret verwendeten Fahrbahnbelag enthalten;*
- 4. nicht zutreffende Einstufung des alten Ortskerns von Burgweinting als Mischgebiet, da es sich faktisch um ein reines Wohngebiet handelt;*
- 5. für Burgweinting/Alter Ortskern zu berücksichtigen zusätzlichen Lärmquellen (Bahnlinie, Güterbahnhof, Obertraublinger Straße), die sich gegenseitig aufaddieren. Die Obertraublinger Straße ist im Rahmen der Regensburger Lärmkartierung als hochbelastet identifiziert worden;*
- 6. mit der Verkehrszunahme zu erwartenden Zunahme der Schadstoffbelastung;*
- 7. zumindest in Richtung Nürnberg unveränderte Kapazität der Autobahn, da de facto schon drei Spuren bestehen und nur eine Standspur hinzukommt. Aufgrund des starken Abbiegeverkehrs und der weiterhin nur 1-spurigen und auf 60 km/h begrenzten Abbiegespuren in Richtung Weiden und München sowie der hohen Verkehrsbelastung der Bundesautobahn A 93 und der Verkehrszunahme auf der Bundesautobahn A 3 wird es im Autobahnkreuz zu vermehrten Staus und Schadstoffemissionen kommen. Ein 6-streifiger Ausbau ist sinnlos solange das Autobahnkreuz und die Bundesautobahn A 93 nicht mit erweitert werden;*
- 8. Wertminderung des Grundstücks des Einwendungsführers aufgrund des geplanten Ausbaus und der erhöhten Verkehrszunahme;*

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Zu 1.: Unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen zu 2. und 4. hat der Vorhabensträger sein Lärmschutzmaßnahmenkonzept im Bereich des südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Siedlungsgebietes von Burgweinting überarbeitet.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die der Lärmberechnung zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013, auf der die Verkehrsprognose beruht, methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T).

Die Verkehrsprognose ergibt sich aus Hochrechnungen und beruht auf Verkehrszählungen und der allgemeinen Verkehrsentwicklung der bundesweiten Verkehrsstatistik unter Berücksichtigung der baubedingten Änderungen im Straßennetz. Gründe, die Zweifel an den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens von Prof. Dr. Ing. Kurzak wecken könnten, sind nicht erkennbar.

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer erheblichen Abweichung der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der in der Verkehrsprognose angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2030 sehr unwahrscheinlich ist.

Entsprechend der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013 wird bis zum Prognosejahr 2030 trotz des 6-streifigen Ausbaus der Verkehrszuwachs auf der Bundesautobahn A 3 nicht mehr besonders hoch sein. Östlich des Autobahnkreuzes Regensburg ergibt sich eine Zunahme um 12 %, da die Bundesautobahn A 3 hier bereits 6-streifig genutzt wird und die Bundesautobahn A 93 in Regensburg nur begrenzt zusätzliche Verkehre aufnehmen kann.

Im Abschnitt Universität bis Burgweinting wird durch den 6-streifigen Ausbau die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Ist-Zustand um 16 % zunehmen, da infolge des wesentlich besseren Verkehrsflusses die Bundesautobahn A 3 auch wieder für Pkw-Verkehre interessant wird, die heute die Bundesautobahn A 3 in den Hauptverkehrszeiten wegen der Stauungen meiden.

Beiderseits der Anschlussstelle Regensburg-Ost ergibt sich durch den 6-streifigen Ausbau eine Verkehrszunahme im DTV um 16 %; westlich der Anschlussstelle Regensburg-Ost steigt die DTV-Belastung auf 78.500 Kfz/Tag an und östlich auf 69.000 Kfz/Tag.

In § 3 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Es handelt sich hierbei um ein an Messungen geeichtes Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen.

Diese Berechnung und mit ihr die verwendeten Parameter stellen eine Grundlage zur Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen dar (vgl. Statuspapier der BASt vom 10. Februar 2009, VkB1. 2009, S. 261). Die in der RLS-90 festgelegten Formeln für die einzelnen Parameter sind auch geeignet den  $D_{\text{StrO}}$ -Wert für OPA zutreffend zu bestimmen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel, da sie auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhen und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Lage der Straße und der Lärmschutzeinrichtungen, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge, Reflexionen, Abschirmungen und Straßenoberfläche ein.

Der prognostizierte Rückgang der Lärmbelastung im Bereich der südlich der Bundesautobahne A 3 gelegenen Anwesen des Ortsteils Burgweinting durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ist aufgrund der durchgeführten Lärmberechnungen (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T) nachvollziehbar belegt.

- Zu 2.: Die im Bereich von Burgweinting südlich der Bundesautobahn A 3 geplanten Lärmschutzanlagen wurden vom Vorhabensträger aufgrund der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und dem Ergebnis der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Prüfung der Gebietseinstufung des alten Dorfkerns von Burgweinting überarbeitet (vgl. auch Ausführungen in nachfolgende Ziffer 4). Die festgestellten Planunterlagen beinhalten nunmehr eine 4,00 m hohe und rund 228 m lange Lärmschutzwand auf dem Bauwerk über die Gleisanlagen der DB AG (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 3T, Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 3T; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.2.8a). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1.2.3 und 3.3.6.4.1.6 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.
- Zu 3.: Um den von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärm zu reduzieren ist von Seiten des Vorhabensträgers im Bereich von Bau-km 491+640 bis Bau-km 504+735 und somit auch im angesprochenen Bereich der südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Bebauung des Ortsteils Burgweinting der

Stadt Regensburg ein lärmindernder Fahrbahnbelag vorgesehen der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}}$  von -5 dB(A) entspricht (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.3.2). Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger die Verwendung eines Fahrbahnbelages mit lärmindernden Eigenschaften von -5 dB(A) in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht.

Mit den vorstehenden Festlegungen wird in ausreichender Weise lediglich der vom künftig vorgesehenen Fahrbahnbelag einzuhaltende Korrekturfaktor nicht jedoch schon eine konkrete Bauweise festgelegt. Nach derzeitigem Stand der Technik sind allerdings offenporige Asphalte die Fahrbahnbeläge, die Reifen-Fahrbahn-Geräusche am effektivsten mindern und gleichzeitig bautechnisch beherrschbar sind. Die einschichtige offenporige Asphaltdeckschicht ist eine Regelbauweise nach ZTV Asphalt-StB 07. Sie stellt sehr hohe Anforderungen an Randbedingungen, Planung, Bauausführung und Betrieb - sie ist eine High-Tech-Bauweise. Deshalb sind, insbesondere bei doppelschichtiger Ausführung, diverse Besonderheiten zu beachten. Dem Vorhabensträger wurde daher die permanente Überwachung des Einbaus des lärmindernden Belags zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.5 dieses Beschlusses).

Der für den Einbau von OPA in die Berechnung gemäß Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV eingesetzte Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -5$  dB(A) ist nicht zu beanstanden ist. Er ist vorgesehen durch ARS Nr. 14/1991 (vom 25. April 1991, VkB1. 1991, S. 480 f.) als weiteres Beispiel zur Fußnote der Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV und zu Tabelle 4 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 - (vgl. auch die durch ARS Nr. 17/1991 vom 18. März 1992, VkB1. 1992, 208 der Fußnote hinzugefügte Anmerkung). Mit Statuspapier vom 10. Februar 2009 hat die Bundesanstalt für Straßenwesen den Korrekturwert für einen OPA 0/8 der III. Generation für eine Betriebsdauer von mindestens acht Jahren bestätigt, (vgl. ARS Nr. 3/2009 vom 31. März 2009 mit Anlage Statuspapier der BASt vom 10. Februar 2009, VkB1. 2009, S. 260).

Einschichtigen offenporigen Asphalt mit einem Größtkorn von 8 mm und einer akustisch wirksamen Schichtdicke von mindestens 4 cm wird ein  $D_{\text{StrO}}$ -Korrekturwert von -5 dB(A) bei Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h auf Außerortsstraßen für mindestens acht Jahre zugewiesen. Diese Korrektur gilt auch für zweischichtigen offenporigen Asphalt. Um die lärmindernde Wirkung von -5 dB(A) über diesen Zeitraum gewährleisten zu können, ist ein

sogenanntes Vorhaltemaß erforderlich. Ursache ist die Verschmutzungsanfälligkeit dieser Bauweise und die damit verbundene Reduzierung der lärmindernden Wirkung über den Nutzungszeitraum, wobei auf Autobahnen durch den Selbstreinigungseffekt aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge ein Zusetzen der Hohlräume erheblich verzögert wird. Im Neuzustand weisen offenporige Beläge eine Pegelminderung von bis zu 10 dB(A) auf, d.h. das Niveau der Lärminderung im Neuzustand liegt wesentlich höher als die  $D_{\text{Stro}}$ -Korrektur von -5 dB(A). Für diesen Zeitraum von aktuell acht Jahren besteht für die Lärmbetroffenen ein Bonus der Lärminderung. Bautechnisch liegt die Haltbarkeit je nach Verkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil zwischen acht und zwölf Jahren.

Mit der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.6 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die lärmindernde Wirkung in festgelegten Abständen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu prüfen und gegebenenfalls durch Ersatz des Fahrbahnbelages zu erhalten ist. Diese Auflage ist hinreichend bestimmt und geeignet zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte beizutragen.

Hinsichtlich der dauerhaften Einhaltung der lärmindernden Wirkung des Fahrbahnbelages von -5 dB(A) wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

- Zu 4.: Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1.2.3 dieses Beschlusses wurde die Gebietseinstufung des alten Dorfkerns durch die Planfeststellungsbehörde überprüft und der in der angeführten Ziffer näher dargestellte Bereich einem allgemeinen Wohngebiet zugeordnet. Aufgrund der von der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Gebietseinstufung hat der Vorhabensträger sein südlich der Bundeautobahn A 3 vorgesehene Lärmschutzkonzept im Bereich von Burgweinting überarbeitet (vgl. auch Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2).
- Zu 5.: Soweit von anderen Verkehrswegen (Bahnlinie, Obertraublinger Straße, Güterbahnhof) ausgehender Lärm angesprochen wird, der sich insbesondere auch bei entsprechenden Windrichtungen und Wetterlagen auf an der auszubauenden Bundesautobahn A 3 gelegene Immissionsorte auswirkt, so ist darauf hinzuweisen, dass sich der Beurteilungspegel ausschließlich auf die zu auszubauende Bundesautobahn A 3 bezieht. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den



Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 16. BImSchV dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums durch Überschreiten der sog. Enteignungsschwelle beinhaltet.

Von einer Überschreitung der Grenzen der Gesundheitsgefahr ist in reinen und allgemeinen und reinen Wohngebieten auszugehen, wenn Immissionswerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Unter Hinweis auf die festgestellten Unterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.7T) werden diese Werte in den vom Einwendungsführer angesprochenen Bereich von Burgweinting weit unterschritten. Eine Gesamtsummenpegelbetrachtung ist daher nicht erforderlich.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die der Lärmaktionsplanung gemäß der EU-Umgebungsrichtlinie zugrunde liegenden Lärmkarten sind daher für das vorliegende Straßenbauvorhaben nicht maßgebend.

Zu 6.: Hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens hat vorliegend der Vorhabensträger diese Auswirkungen durch das Büro Möhler + Partner im Juni 2014 für den Prognosehorizont 2030 untersuchen lassen. Die Untersuchung vom 12. Juni 2014 erfolgte dabei nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“, welche in Bayern aufgrund des ARS des BMVBS Nr. 29/2012 vom 03. Januar 2013 mittels Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 27. Februar 2013 (Az.: IID9-4384-002/90) eingeführt wurden.

Das Büro Möhler + Partner kommt dabei in seinem Gutachten vom Juni 2014 zu dem Ergebnis, dass mit Umsetzung des Projektes die Grenzwerte der 39. BImSchV überall nicht nur eingehalten sondern auch deutlich

unterschriften werden. Das Gutachten vom 12. Juni 2014 ist Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.2).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 22. Oktober 2014 mitgeteilt, dass die Ergebnisse des kursorisch geprüften Gutachtens aus fachlicher Sicht plausibel sind. Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten erreicht oder überschritten werden.

Bezüglich der näheren Einzelheiten zu den lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.2) sowie die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 7.: In der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2013 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, die der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde liegt, wurde neben der durchgehenden Fertigstellung der Osttangente Regensburg auch der Umbau der Anschlussstelle Regensburg-Nord mit dem Neubau der Sallerer Regenbrücke und dem Ausbau der Nordgaustraße berücksichtigt. Ebenfalls enthalten sind die geplanten Gewerbegebiete im Bereich der Anschlussstelle Regensburg-Ost. Weiter berücksichtigt sind die durchgehende Fertigstellung der Bundesstraße 15neu bis Landshut, die Südumfahrung Regensburg im Zuge der Kreisstraße R 30neu und die geplante Umfahrung von Niedertraubling.

Eines der Probleme im Bereich des Autobahnkreuzes Regensburg ist die sehr hohe Belastung der Bundesautobahn A 93 morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts mit der dichten Folge von Rampenzu- und -ausfahrten. Deshalb stellt die Autobahndirektion Südbayern Überlegungen an, zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Kumpfmühl in beiden Fahrtrichtungen leistungssteigernde Maßnahmen zur Entzerrung der Verflechtungsvorgänge zu ergreifen. Wie der Einwendungsführer in seinem Schreiben vom 4. November 2014 festgestellt hat, sind diese Verbesserungsmaßnahmen ebenfalls bereits entsprechend mit berücksichtigt. Es entspricht dem Charakter einer Verkehrsprognose, dass alle im Umfeld eines Straßenbauvorhabens auf absehbare Zeit geplanten Maßnahmen mit ihren verkehrlichen Auswirkungen in die Verkehrsprognose mit einfließen um belastbare Aussagen bezüglich der im geplanten

Ausbauabschnitt künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen zu erhalten.

Wie der Verkehrsgutachter feststellt, kann die Bundesautobahn A 3 in den Spitzenstunden nicht mehr Verkehr bewältigen als heute. Ohne den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 müsste das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgrund der allgemeinen Entwicklung und der Neubaugebiete sowie der neuen Gewerbegebiete dann vom städtischen Straßennetz aufgenommen werden, was aber ohne Ausbau an diversen maßgebenden Knotenpunkten auch nicht mehr möglich ist.

Durch den geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 im südlichen Randbereich von Regensburg kann die Situation für den durchgehenden Fernverkehr der Bundesautobahn A 3 verbessert werden. In Fahrtrichtung Nürnberg werden im Zulauf zum Autobahnkreuz neben den zwei durchgehenden Fahrbahnen zwei Abbiegestreifen und ein Seitenstreifen zur Bundesautobahn A 93 in Fahrtrichtung Hof und ein Seitenstreifen angebaut, so dass auch in Bezug auf die Abbieger Verbesserungen geschaffen werden.

Unabhängig von der Tatsache, dass weder der Ausbau des Autobahnkreuzes Regensburg noch der Ausbau der Bundesautobahn A 93 Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind, handelt es sich bei dem gegenständlichen Abschnitt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der Bundesautobahn A 3 angebunden werden kann. Ein unzulässiges Präjudiz sowohl für den weiteren im Bedarfsplan enthaltenen Abschnitt in Richtung Westen, wie auch für einen eventuell künftigen 6-streifigen Ausbauabschnitt in Richtung Osten wird durch die Planung nicht geschaffen.

Zu 8.: Mit Durchführung der im Bereich von Burgweinting südlich der A 3 vorgesehenen und in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 3T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 3T) ergeben sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers maximale Lärmbelastungen von 52 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht. Die nach der 16. BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet (vgl. Ausführungen zu Ziffer 4) gültigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht werden somit eingehalten.

Soweit im Einzelnen eine Entschädigung für Wertminderungen von Anwesen wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen beantragt wird und keine Grundabtretung aus diesen Grundstücken erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig. Ein Grundstückseigentümer ist jedoch

vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft wie beispielsweise durch den Bau oder das Näherrücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG.

Vorliegend sind jedoch die maßgeblichen Grenzwerte des § 41 BImSchG und des übrigen Immissionsschutzrechtes weder beim Lärm noch bei den sonstigen Auswirkungen überschritten (vgl. auch vorstehende Ausführungen zu den Ziffern 5 und 6).

Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. November 2006, Az. 4 A 2001.06, Rdnr. 144 juris). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG nicht erfasst.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142).

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.2.36 Einwendungsführer 0162

Der Einwendungsführer 0162 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nr. 1T, Unterlage 10.2T). Mit gleichlautenden Schreiben vom 8. und 11. Oktober 2014 an die Planfeststellungsbehörde und die Stadt Regensburg erhob der Einwendungsführer (stichpunktartig) folgende *Einwendungen*:

1. *Bei den vom Vorhaben betroffenen Grundstücksflächen handelt es sich um eine Streuobstwiese und landwirtschaftliche Fläche, die naturschutzfachlich hochwertig (Lebensraum für geschützte Tierarten, Biotop, Eichenbestand) sind. Auch nur bei teilweiser vorübergehender Inanspruchnahme werden diese naturschutzfachlich wertvollen Lebensräume zerstört werden. Die Bereitstellung eines entsprechenden Ersatzlandes wird gefordert.*
2. *Für die eingeschränkte Nutzbarkeit der Grundstücke während der Bauzeit sowie Ernteauffälle wird ebenso eine entsprechende Entschädigung gefordert, wie für die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des Privatgartens aufgrund anfallenden Staubs und Lärms. Weitere Schritte wegen baubedingter Schäden am Wohngebäude durch Staub und Schmutz bleiben vorbehalten.*
3. *Die Wiederherstellung vorhandener Grundstückseinfriedungen sowie der vorübergehend beanspruchten Grundstücksflächen wird gefordert.*
4. *Zur Vermeidung von Unfällen und Schäden an seinem Eigentum wird die Errichtung eines Bauzauns gefordert.*

*In der Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wurde ergänzend*

5. *eine Wertminderung seiner Grundstücke und ein Ernteverlust aufgrund der Verschattungswirkung der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen geltend gemacht.*

Hierzu ist folgendes festzustellen.

Zu 1.: Die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen des Einwendungsführers ist zur Erstellung des Lärmschutzwalls und des zur Unterhaltung der Lärmschutzanlagen erforderlichen Betriebswegs erforderlich, wobei ein entsprechender Arbeitsraum einschließlich Sicherheitsraum für Baufahrzeuge mit eingerechnet ist. Die vorübergehende Inanspruchnahme der Grundstücksflächen ist nicht vermeidbar, wobei dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht wurde, die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 5: Unterlagen 19.1.1T, 19.1.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7 sowie 19.1.3T) sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.7.1 und 3.3.7.3 dieses Beschlusses wurden die Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechend berücksichtigt und ein naturschutzfachliches Maßnahmenkonzept zur Kompensation der maßnahmenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft entwickelt (vgl. Band 3: Unterlagen 9.1, Blatt Nr. 1T, 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 8T,

9.3T und 9.4T; Band 5: Unterlagen 19.1.1T, Kapitel 5, 19.1.3T, Kapitel 3.2). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.7.1.2.4 und 3.3.7.3.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Von Seiten der Naturschutzbehörden besteht mit dem vorgesehenen Kompensationsmaßnahmenkonzept Einverständnis.

Für die vom Einwendungsführer explizit angesprochene Zauneidechse werden zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures - CEF) entsprechende Maßnahmen (vgl. Band 5: Unterlagen 19.1.1T, Kapitel 5.1, 19.1.3T, Kapitel 3.2 und Band 3: Unterlage 9.2, Blatt Nrn. 1T bis 5T) durchgeführt, um Beeinträchtigungen lokaler Populationen zu vermeiden. Die auf insgesamt 14 Standorte verteilten Maßnahmen müssen vor Umsetzung der Planung realisiert werden.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen (Ersatzland, Monetär) dem Grundstückseigentümer zu leisten sind. Eine Ersatzlandgestellung könnte allenfalls bei einer Existenzgefährdung gewährt werden, die hier allerdings nicht vorliegt und auch nicht vorgetragen wurde.

Zu 2.: Entsprechend der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 hat der Vorhabensträger unter anderem auch die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese zu entschädigen. Dies beinhaltet für die Zeit der vorübergehenden Beanspruchung auch eine entsprechende Nutzungsausfallentschädigung.

Hinsichtlich der baustellenbedingten Lärm- und Staubbelastungen ist festzustellen, dass diese baubedingten Belastungen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben nicht vermeidbar sind, nur von vorübergehender Art sind und sich auf den unmittelbaren Baustellenbereich beschränken. Die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 stellt sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen nach § 3 Abs. 1 BImSchG entsprechend den anerkannten Regeln der Technik soweit wie möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden. Unzumutbare Belastungen während der Bauzeit sind vom Vorhabensträger zu vermeiden. Die Erschließung der

Baustelle erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3. Sofern das nachgeordnete Straßennetz dafür in Anspruch genommen werden muss liegt straßenrechtlicher Gemeingebrauch vor. Zudem werden die technischen Vorkehrungen gegen eine Verschmutzung von Straßen verwendet. Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses).

Der Vorhabensträger hat außerdem für die in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens liegenden Gebäude die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens (vgl. auch Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016) zugesichert.

Hinsichtlich der auf dem Grundstück des Einwendungsführers vorhandenen Bepflanzung wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.13 dieses Beschlusses sowie auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 verwiesen.

Kausal durch das Bauvorhaben verursachte Schäden zum Beispiel an Gebäuden, Bäumen und Ziergehölzen werden vom Vorhabensträger aufgrund der allgemein gültigen gesetzlichen Regelungen ersetzt. Vorrang hat jedoch in diesem Verfahrensstadium die Verhinderung derartiger Ereignisse.

Schadensersatz- und Entschädigungsfragen sind im Übrigen in den allgemeinen Gesetzen ausreichend geregelt und bedürfen keiner Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

- Zu 3.: Die Wiederherstellung vorhandener Grundstückseinfriedungen im Benehmen mit den Grundstückseigentümern in gleichwertiger Beschaffenheit wurde dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht. Ebenso sind unter Hinweis auf die Auflage in Teil A; Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses vorübergehend beanspruchte Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme vom Vorhabensträger unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren.
- Zu 4.: Der Vorhabensträger hat zugesichert zur Sicherung der Baustelle Bauzäune im erforderlichen Umfang aufzustellen.
- Zu 5.: Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem allgemeinen Wohngebiet. Entsprechend den nach § 3 16. BImSchV durchgeführten Lärmberechnungen ergeben sich maximale Lärmpegel von 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Die nach § 2 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht

werden demnach eingehalten.

Das vom Büro Möhler + Partner erstellte lufthygienische Gutachten (Band 4: Unterlage 17.2) kommt zu dem Ergebnis, dass im Einwirkungsbereich der vorgesehenen Maßnahme unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastungen und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Abstand zu den Siedlungsräumen, lockere Bebauung, Durchlüftung) nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht oder überschritten werden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 22. Oktober 2014 mitgeteilt, dass die Ergebnisse des kursorisch geprüften Gutachtens aus fachlicher Sicht plausibel sind. Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten erreicht oder überschritten werden. (vgl. auch Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.5.1 dieses Beschlusses).

Was die angesprochenen Verkehrswertminderungen angeht, so ist festzustellen, dass durch das Vorhaben die Voraussetzungen an gesundes Wohnen im Anwesen des Einwendungsführers nicht beeinträchtigt werden. Die Nutzung des Grundstücks wird rechtlich und faktisch nicht eingeschränkt. Die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm und Luft werden eingehalten (vgl. vorstehende Ausführungen), die Beeinträchtigungen halten sich somit im Rahmen des ortsüblichen und sind wegen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Ein drittschützendes Recht auf Abwehr von baulichen Veränderungen, unverbaute Aussicht und dergleichen besteht nicht. Eine Ausgleichspflicht besteht nur für den konkreten Entzug von Art. 14 GG zugeordneten Positionen. Eine Entschädigung für die Grundabtretung umfasst auch Wertminderungen des Restbesitzes (Art. 11 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BayEG). Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Der Einwendungsführer macht geltend, dass durch die zu errichtende Schallschutzanlagen eine erhebliche Verschattung seines Grundstücks eintreten wird mit der Folge eines ebenfalls erheblichen Wertverlusts des



Grundstücks. Ein gesondertes Verschattungsgutachten wurde vom Vorhabensträger nicht erstellt. Als unmittelbarer Nachbar des Anwesens Neuprüll 15I, für das ein Verschattungsgutachten vorliegt, können aufgrund vergleichbarer Verhältnisse die nachfolgend kurz zusammengefassten Ergebnisse dieses Gutachtens mit herangezogen werden.

Im Planfeststellungsbeschluss sind alle öffentlichen und privaten Belange, die von dem Vorhaben berührt werden, gegeneinander und untereinander gerecht zu abwägen (vgl. § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG). Für Grundstücke, welche nicht unmittelbar durch die Planfeststellung in Anspruch genommen werden, normiert Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG eine äußerste Grenze, ab der die beeinträchtigten Belange des Grundstückseigentümers nicht mehr mit einer gerechten Abwägung überwunden werden können (Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2014). „Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG setzt voraus, dass Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Beeinträchtigungen müssen, unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 GG oder des Art. 14 GG berührt ist, die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Rechtsvorschriften, welche für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren konkretisieren, sind nicht ersichtlich. Auch die DIN 5034 [...] dürfte hierfür nicht geeignet sein. [...] Beeinträchtigungen der Wohnqualität muss ein Planbetroffener nicht bis zur Schwelle von Gesundheitsgefahren ohne Ausgleich hinnehmen.“ (BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 4/04, NVwZ 2005, 803). Mangels anderer Maßstäbe muss daher die Zumutbarkeit der Verschattung nach den Umständen des Einzelfalls beurteilt werden.

Das Bundesverwaltungsgericht hat dabei eine Abnahme der Besonnung von weniger als 5 % bezogen auf das Kalenderjahr als gering angesehen. Ebenso hat es eine Abnahme der Besonnung in den Wintermonaten von 13 % und 17 % als zumutbar angesehen. Beiden Betrachtungen lag ein ländlich geprägtes Gebiet zugrunde (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 4/04, NVwZ 2005, 803). Während das Bundesverwaltungsgericht im Falle der Winterwerte diese betrachtet und für angemessen befunden hat ohne diese hierbei in Relation zu einem bestimmten Wert zu setzen, hat es für den Gesamtjahreswert einen expliziten Bezug zu einer Maximalgröße getroffen.

Für das vorliegend städtisch geprägte Gebiet hält die Planfeststellungsbehörde eine Abnahme von bis zu 5 % der Besonnung bezogen auf den Jahreswert und von bis zu 20 % in den sonnenarmen

Wintermonaten für zumutbar. Auch in städtischen Gebieten besteht ein Interesse an einer ausreichenden Besonnung.

Im vorliegenden Fall liegt wird sich, vergleichbar mit dem Einwendungsführer 0513 (vgl. Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.5.2.3), die Besonnung über das Jahr verteilt um 5,21 % vermindern. In den Wintermonaten (November bis Januar), in denen das Sonnenlicht besonders kostbar ist, wird sich die Besonnung um 24,58 % vermindern. Mit einem Lärmschutz, dessen oberer Meter transparent hergestellt wird, beträgt die Abnahme der Besonnung immer noch 21,53 % und ist damit unzumutbar. Mit einer Ausführung der Lärmschutzwand, deren obere zwei Meter aus Glas bestehen, beträgt die Abnahme der Besonnung in den Wintermonaten 18,71 % und auf das Jahr betrachtet 3,95 %. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Durch die Verwendung von Glas in der Lärmschutzwand erhöhen sich die Schallpegel auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn und zwar wie folgt.

Der Nachtwert erhöht sich an den Immissionsorten JA005NW, JA006NO und JB002W um jeweils 1 dB(A) von 52 dB(A) auf 53 dB(A). Da an diesen Immissionsorten jedoch keine Nachtnutzung ausgeübt wird, ist dort auch kein Grenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden (§ 2 Abs. 3 16. BImSchV). Insofern sind hier keine schützenswerten Belange betroffen.

Der Tagwert erhöht sich an den Immissionsorten JA005NW, JA006NO und JB002W um jeweils 1 dB(A) von 56 dB(A) auf 57 dB(A). Es ist festzustellen, dass auch damit noch der maßgebliche Grenzwert von 57 dB(A) nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV eingehalten wird. Zwar geht damit eine höhere Belastung an den genannten Immissionsorten einher, diese liegen aber innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

Damit ist eine Abwägung zu treffen, zwischen den Lärmschutzbelangen einerseits und dem Interesse an einer ausreichenden Besonnung andererseits. Nachdem auch mit den höheren Lärmwerten alle gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und die Erhöhung mit 1 dB(A) akustisch kaum wahrnehmbar ist, entspricht es dem Gebot gerechter Abwägung die oberen zwei Meter der Lärmschutzwand transparent auszuführen.

In Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.12 dieses Beschlusses wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Eine erhebliche Verschattung der Grundstücke des

Einwendungsführers durch die vorgesehenen Bepflanzungen der Straßenflächen kann daher ausgeschlossen werden.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.37 Einwendungsführer 0544

Der Einwendungsführer 0544 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine im Einwendungsschreiben vom 3. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 formulierten *Einwendungen* (stichpunktartig) beziehen sich auf:

- a) *die Berücksichtigung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen für seine als Bauerwartungsland zu wertenden Grundstücksflächen hinter dem Lärmschutzwall der Staatsstraße 2660 (frühere Bundesstraße 8), südlich der Bischof-Sailer-Straße;*
- b) *das noch nicht abgeschlossene Entschädigungsverfahren für im Rahmen früherer Ausbaumaßnahmen im Zuge der Bundesautobahn A 3 beanspruchter Grundstücksflächen des Einwendungsführers und*
- c) *die Berücksichtigung entsprechender Immissionsschutzeinrichtungen (Lärm, Abgase, Erschütterungen) während der Bauzeit und nach Inbetriebnahme der ausbaustrecke.*

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Zu a) Der Einwendungsführer trägt vor, dass sich die Grundstücke Fl.-Nr. 87, 87/3, 87/4, 86/1 und 88/3, jeweils Gemarkung Barbing in seinem Eigentum

befinden. Diese Grundstücke lägen südlich der Bischof-Seiler-Straße und seien Bauland. Diese Baulandqualität dürfe sich nicht verschlechtern und es seien daher die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Es stellt sich daher die Frage, ob das Straßenbauvorhaben Lärmschutzmaßnahmen für diese Grundstücke vorsehen muss. Nach § 41 BImSchG i.V.m. § 2 16. BImSchV gilt, dass grundsätzlich vorhandene Bebauung oder die Inhalte von Bebauungsplänen in die Lärmschutzberechnungen einbezogen werden müssen.

Eine tatsächliche Bebauung ist nicht vorhanden, auch eine Baugenehmigung wurde nicht erteilt.

Ebenso wurde auch kein Bebauungsplan aufgestellt. Jedoch hat die Gemeinde Barbing am 7. Juni 2011 einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan, der auch die Grundstücke des Einwendungsführers umfasst, gefasst. Eine ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses erfolgte nicht, auch wurde (bisher) keine Öffentlichkeits- oder Behördenbeteiligung (§§ 3, 4 BauGB) durchgeführt. Weiter wurde im Gemeinderat am 29. Mai 2012 ein Strukturkonzept gebilligt.

In rechtlicher Hinsicht gilt Folgendes:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann eine Gemeinde mit eigenen Planungen eine Fachplanung grundsätzlich nur abwehren, wenn ihre eigene Planung hinreichend konkret und verfestigt ist. Ebenso entspricht es der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass, wenn Fachplanung und Bauleitplanung konkurrieren, diejenige Planung grundsätzlich Rücksicht auf die andere zu nehmen hat, die den zeitlichen Vorrang genießt. Entscheidend ist danach, welche Planung - das Fachplanungsvorhaben oder die gemeindliche Bauleitplanung - zuerst einen hinreichenden Grad der Konkretisierung und Verfestigung erreicht hat. Für die Fachplanung tritt eine solche Verfestigung in der Regel mit der Auslegung der Planunterlagen im Anhörungsverfahren ein. Entsprechendes gilt im Grundsatz für die Konkretisierung gemeindlicher Planungsvorstellungen. So ist etwa in der Rechtsprechung geklärt, dass ein hinreichender Grad der Konkretisierung, der eine weitgehend sichere Erwartung der Verwirklichung der Planung rechtfertigt, bereits dann erreicht ist, wenn ein Bebauungsplan zwar noch nicht als Satzung beschlossen worden ist, aber bereits ein Anhörungsverfahren stattgefunden hat (BVerwG, Urteil vom 27. August 1997, Az. 11 A 18/96, BayVBl. 1998, 472). Es muss also ein Stadium der Planung erreicht sein, bei dem damit gerechnet werden kann, dass er Bebauungsplan

alsbald als Satzung in Kraft tritt (vgl. VGH München, Urteil vom 19. April 2005, 8 A 02.40058, BayVBl. 2006, 403). Ungewissen zukünftigen Entwicklungen ist daher keine Rechnung zu tragen (BVerwG, Urteil v. 21. März 1996, Az. 4 A 11/95, UPR 1996, 349). Da von der Gemeinde Barbing bisher nur ein Aufstellungsbeschluss gefasst wurde ist keine hinreichend konkrete Planung vorhanden, auf welche die Fachplanung Rücksicht nehmen müsste. Der Grundeigentümer kann damit keinen Anspruch auf Lärmschutz nach § 41 BImSchG i.V.m. § 2 16. BImSchV ableiten. Die Planung steht daher mit zwingenden Gesetzesvorschriften im Einklang.

Daneben sind die öffentlichen Belange gegenüber den privaten Belangen abzuwägen. Auf der privaten Seite steht insbesondere das Eigentum des Einwendungsführers und die Erwartung, die Grundstücke bebauen zu können und somit eine Wertsteigerung der Grundstücke zu erreichen und den Ertrag zu erhöhen. Auf der anderen Seite steht das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Die Notwendigkeit des Vorhabens wurde in der Planrechtfertigung (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses) dargestellt. Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte überwiegt daher das öffentliche Interesse die privaten Interessen des Einwendungsführers. Die Einwendung wird damit zurückgewiesen.

- Zu b) Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind ausschließlich die mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof verbundenen Auswirkungen auf Rechte Dritter. Entsprechend dem, den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden, Grunderwerbsverzeichnis (Band 3: Unterlage 10.2T) sind vom geplanten Ausbau keine Grundstücksflächen des Einwendungsführers betroffen, so dass hier die Frage der Entschädigung in diesem Planfeststellungsverfahren auch nicht dem Grunde nach geregelt werden muss. Die vom Einwendungsführer angesprochenen noch nicht abgeschlossenen Entschädigungsleistungen für Grundabtretungen aufgrund früherer Ausbaumaßnahmen an der Bundesautobahn A 3 sind Gegenstand eines noch laufenden und außerhalb eines straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zu führenden Entschädigungsfestsetzungsverfahrens.

Im Übrigen wird auf die, mit dem Einladungsschreiben vom 30. September 2016 zur Erörterungsverhandlung, übersandte Beantwortung des diesbezüglichen Einwands durch den Vorhabensträger verwiesen.

Zu c) Das Anwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von ca. 600 m zum geplanten Straßenbauvorhaben auf. Für das Anwesen des Einwendungsführers wurden daher keine gesonderten Lärmberechnungen durchgeführt. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (vgl. Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5T; Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.9T) sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.4.1 dieses Beschlusses können im Bereich der nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen Siedlungsbereich von Barbing die nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte insgesamt eingehalten und somit ein Vollschutz sichergestellt werden.

Das vom Büro Möhler + Partner erstellte lufthygienische Gutachten (Band 4: Unterlage 17.2) kommt zu dem Ergebnis, dass im Einwirkungsbereich der vorgesehenen Maßnahme unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastungen und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Abstand zu den Siedlungsräumen, lockere Bebauung, Durchlüftung) nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht oder überschritten werden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 22. Oktober 2014 mitgeteilt, dass die Ergebnisse des kursorisch geprüften Gutachtens aus fachlicher Sicht plausibel sind. Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten erreicht oder überschritten werden. (vgl. auch Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.5.1 dieses Beschlusses).

Auch Bodenerschütterungen durch den Verkehr im Betrieb, die sich durch eine Übertragung im Erdreich negativ auf die Bausubstanz des Anwesens des Einwendungsführers auswirken könnte, sind aufgrund des Fahrbahnaufbaus nicht zu befürchten.

Weiterhin hält der Einwendungsführer für sein Anwesen Maßnahmen zur Immissionsschutzvorsorge (Lärm, Abgase, Erschütterungen) während der Bauphase für erforderlich.

Unabhängig vom großen Abstand des Anwesens des Einwendungsführers zur geplanten Baumaßnahme stellen die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.3 dieses Beschlusses im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG sicher, dass im Zuge der Bauausführung nachteilige Wirkungen in

Form schädlicher Umwelteinwirkungen nach § 3 Abs. 1 BImSchG entsprechend den anerkannten Regeln der Technik so weit wie möglich vermieden und die hierzu bestehenden rechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Denn gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG erfasst dabei auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1393). Der Begriff des Nachteils umfasst dabei alle Formen von Beeinträchtigungen geschützter Rechte und Rechtsgüter mit Ausnahme von Rechten, die der enteignungsrechtlichen Vorwirkung unterfallen, sofern Sie das Maß der Zumutbarkeit überschreiten.

Was baubedingte Immissionen betrifft, so kommen diese allerdings bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben unausweichlich vor,

- sind nur von vorübergehender Art,
- wirken sich im Wesentlichen nur auf den unmittelbaren Baustellenbereich aus

und müssen in der Regel als vorübergehender Nachteil hingenommen werden, solange nicht ausnahmsweise die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist.

Speziell etwa bei Baulärm beurteilt sich die Frage, ob derart unzumutbare nachteilige Wirkungen im Sinne des Art 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG vorliegen nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm). Diese konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG. Dass deren Vorgaben beim vorliegenden Autobahnausbau eingehalten werden, ist durch die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses sichergestellt.

Auch in Ansehung von durch die Bautätigkeit hervorgerufenen Staubeinträgen oder Erschütterungen wird durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 und 2.1.3 dieses Beschlusses gewährleistet, dass diese zu keinen

unzumutbaren nachteiligen Wirkungen führen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.38 Einwendungsführer\_0549

Der Einwendungsführer 0549 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine mit Schreiben vom 21. Oktober 2014 und 14. Juli 2016 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 beziehungsweise 30. November 2015 erhobene Einwendung bezieht sich auf die in den Lärmberechnungen bei den angeführten Anwesen Karlsfeld 7 und 9 sowie Straßackerweg 40 bis 44 aus seiner Sicht nicht ausreichend berücksichtigte Wohnraumnutzung des 3. Obergeschoßes.

Die vom Einwendungsführer angeführten Anwesen weisen einen Abstand von knapp 500 m zum geplanten Straßenbauvorhaben auf und liegen außerhalb des Untersuchungsradius von ca. 450 m. Die für die näher zur Bundesautobahn A 3 gelegenen Anwesen „Straßackerweg 41“ (Abstand ca. 400 m) und „Am Karlsfeld 7“ (Abstand ca. 430 m) durchgeführten Lärmberechnungen haben für das 2. Obergeschoß jeweils auf der Nordseite maximale Pegelwerte von jeweils 49 dB(A) am Tag und 45 dB(A) beziehungsweise 44 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.10T, IO-MF062 und IO-MF044). Es werden im Bereich dieser Anwesen daher die nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Es ist somit sichergestellt, dass mit den im Bereich von Neutraubling südlich der Bundesautobahn A 3 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.8, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5T; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 2.2.1 bis 2.2.36, Unterlage 17.1T, Kapitel 5.5) für noch entfernter zur Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen die für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte auf alle Fälle eingehalten werden können.

Unabhängig davon hat der Vorhabensträger für einen Immissionsort im angegebenen Gebäudekomplex „Am Straßackerweg 40 – 44“ Lärmberechnungen für ein 3. OG durchgeführt. Es würden sich demnach Immissionspegel von 48 dB(A) am Tag und



44 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit die für das allgemeine Wohngebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte deutlich unterschritten. Dem Vorhabensträger entsteht somit keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung weitergehender Lärmschutzmaßnahmen, als in den festgestellten Planunterlagen festgelegt.

Bezüglich der Wohnraumnutzung des 3. Obergeschosses in der Gärtnersiedlung hat der Vorhabensträger exemplarisch für die Anwesen „Gärtnerplatz 17 und 23“ gesonderte Lärmberechnungen durchgeführt. Die durchgeführten Berechnungen (vgl. nachfolgende Abbildung 13) haben im 3. Obergeschoß jeweils auf der Nordseite der beiden Anwesen maximale Pegelwerte von 54 dB(A) beziehungsweise 56 dB(A) am Tag und 50 dB(A) beziehungsweise 51 dB(A) in der Nacht ergeben. Demnach würden die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag eingehalten und die Immissionsgrenzwerte von 49 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) bzw. 2 dB(A) überschritten.

BAB A 3 Gemeinde Neutraubling Verkehrsprognose 2030					Grenzwert nach 16. BImSchV und Beurteilungspegel nach RLS-90			
IO-Nr.	Straße und Hausnummer	Fassaden-seite	Geschoß	Flächen-nutzung	Grenzwert 16. BImSchV		Beurteilungspegel mit Schallschutz	
					tags	nachts	tags	nachts
MA011	Gärtnerplatz 17	N	EG	W	59	49	49	44
MA011		N	OG1	W	59	49	50	46
MA011		N	OG2	W	59	49	52	47
MA011		N	OG3	W	59	49	54	50
MA014	Gärtnerplatz 23	N	EG	W	59	49	50	45
MA014		N	OG1	W	59	49	52	47
MA014		N	OG2	W	59	49	53	48
MA014		N	OG3	W	59	49	56	51

Abbildung 13: Ergebnis Lärmberechnung Anwesen Gärtnerplatz 17 und 23

Zur bemängelten Berücksichtigung der Wohnraumnutzung des 3. Obergeschosses im Bereich des rechtsbeständigen Bebauungsplans „Gärtnersiedlung III“ ist allerdings folgendes festzustellen:

Wie von der Stadt Neutraubling auch bestätigt wird, sind für den Bereich des rechtsbeständigen Bebauungsplans „Gärtnersiedlung III“ maximal 3 Vollgeschosse (EG +1. und 2. OG) festgesetzt. Nach Auskunft der Stadt Neutraubling wurden keine Befreiungen zum Ausbau weiterer Geschosse erteilt, so dass ein 3. Obergeschoss nicht mit zu berücksichtigen ist.

**Fazit:**

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.2.39 Einwendungsführer\_0565

Der Einwendungsführer 0565 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen und hat als Vertreter von drei Fraktionen des Neutraublinger Stadtrats Einwendungen gegen die Tekturplanungen vom 30. November 2015 erhoben. Mit Einwendungsschreiben vom 26. Juli 2016 wird anstelle der bis zu 11,00 m hohen Lärmschutzeinrichtungen im Bereich von Barbing und Neutraubling die Einhausung der Bundesautobahn A 3 gefordert.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Bei der Planung ist darauf zu achten, dass durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Gemäß § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Zum Schutze der Wohnbevölkerung in der Stadt Neutraubling und der Gemeinde Barbing vor dem Verkehrslärm der Bundesautobahn A 3 sind zu den bereits bestehenden aktiven Lärmschutzanlagen ein stark lärmindernder Fahrbahnbelag und zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7 und 6.1.1.8; Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 5T und 6; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 5T und 6; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 2.2.9 bis 2.2.14 und 2.2.32 bis 36; Unterlage 17T, Kapitel 5.5) vorgesehen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich den aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil diese zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führen. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber stets ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV steht

unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil des BVerwG vom 20. Januar 2010, Az. 9 A 22/08, NVwZ 2010, 1151) muss dabei zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind, ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau, schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Vom Vorhabensträger wurden die in nachstehender Abbildung 14 aufgeführten Varianten näher untersucht.

Var.	Maßnahme	Schallschutz von km 500,480 bis km 500,825	Schallschutz von km 500,825 bis km 501,045	Schallschutz von km 501,045 bis km 0,325	Schallschutz von km 501,490 bis km 502,580	Schallschutz von km 502,600 bis km 502,935
1	Prognose-Nullfall (Bestandsfall)					
2	Vollschutz (bis zu 19m)	Wall 8,0 m	Wall-Wand 8,0 m + 11,0 m	Wall-Wand 1,5 m + 17,5 m	Wall-Wand 8,0 m + 7,0 m	Wall 8,0 m
3	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 9m)	Wall 8,0 m	Wall-Wand 8,0 m + 1,0 m	Wall-Wand 1,5 m + 7,5 m	Wall-Wand 8,0 m + 1,0 m	Wall 8,0 m
4	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 11m)	Wall 8,0 m	Wall-Wand 8,0 m + 3,0 m	Wall-Wand 1,5 m + 9,5 m	Wall-Wand 8,0 m + 3,0 m	Wall 8,0 m
5	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 13m)	Wall 8,0 m	Wall-Wand 8,0 m + 5,0 m	Wall-Wand 1,5 m + 11,5 m	Wall-Wand 8,0 m + 3,0 m	Wall 8,0 m
6	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 15m)	Wall 8,0 m	Wall-Wand 8,0 m + 7,0 m	Wall-Wand 1,5 m + 13,5 m	Wall-Wand 8,0 m + 3,0 m	Wall 8,0 m

Abbildung 14: untersuchte Varianten im Bereich der Stadt Neutraubling

Die jeweiligen Kosten für die in den einzelnen Varianten vorgesehenen Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombinationen können der nachfolgenden Abbildung 15 entnommen werden.

Variante	Lärmschutz-Maßnahme	Kosten für den aktiven Lärmschutz			gelöste Schutzfälle		Kosten (aktiv) je gelöstem Schutzfall [€]	Schutzfälle mit verbleibender Grenzwert-Überschreitung [Anzahl]		Gesamtkosten passiv [€]	Gesamtkosten aktiv / passiv [€]
		Gesamt [€]	SSWD [€]	DSH-V [€]	[Anzahl]			Tag	Nacht		
					Tag	Nacht					
1	Prognose-Nullfall							7	614	679.810,0 €	679.810,0 €
Neutraubling											
2	Vollschutz (bis zu 19m)	10.910.875,0 €	10.784.000,0 €	146.875,0 €	7	614	17.569,8 €	0	0	0,0 €	10.910.875,0 €
3	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 9m)	2.434.075,0 €	2.287.200,0 €	146.875,0 €	7	553	4.345,6 €	0	61	63.440,0 €	2.497.515,0 €
4	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 11m)	3.806.575,0 €	3.658.700,0 €	146.875,0 €	7	605	6.219,9 €	0	9	9.380,0 €	3.815.935,0 €
5	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 13m)	4.458.075,0 €	4.311.200,0 €	146.875,0 €	7	609	7.237,1 €	0	5	5.200,0 €	4.463.275,0 €
6	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 15m)	5.379.075,0 €	5.232.200,0 €	146.875,0 €	7	610	8.718,1 €	0	4	4.160,0 €	5.383.235,0 €

Abbildung 15: Variantenvergleich für den Bereich Neutraubling

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.3 dieses Beschlusses stellt die Variante 4 die in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der hierfür anfallenden Kosten zum damit erzielten Schutzzweck die annehmbarste Lösung dar. Mit den vorgesehenen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen mit einer Höhe von bis zu 11,00 m können alle Schutzfälle am Tag und 605 von 614 Schutzfällen in der Nacht gelöst werden. Die zur Lösung der noch verbleibenden 9 Schutzfälle in der Nacht vom Vorhabensträger vorgesehene Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination der Variante 2 mit einer Höhe von bis zu 19,00 m würde Kosten von rund 17.600 €/Schutzfall und somit gegenüber der gewählten Lösung mit rund 6.200 € je gelöstem Schutzfall nahezu die dreifachen Kosten je gelöstem Schutzfall erfordern. In Anbetracht der damit lediglich zusätzlich gelösten 9 Schutzfälle stehen die gegenüber der gewählten Lösung anfallenden Mehrkosten in keinem Verhältnis zum damit verfolgten Schutzzweck, so dass der Vorhabensträger, unabhängig von stadtgestalterischen Gesichtspunkten, die Variante 2 nachvollziehbar nicht weiter verfolgt hat.

Aufgrund der Forderung auf Einhausung der Bundesautobahn A 3 im Bereich von Neutraubling hat der Vorhabensträger zwei Einhausungslösungen in Form einer langen rund 900 m langen Einhausung (vgl. Abbildung 16)



Abbildung 16: Darstellung der langen Einhausung im Bereich Barbing/Neutraubling

und einer kurzen, rund 500 m langen, Einhausung (vgl. Abbildung 17) näher untersucht. Die Gesamtkosten für die beiden Einhausungslösungen auf Basis der Kostenpauschalen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr belaufen sich auf ca. 67,50 Millionen Euro für die lange Einhausung und ca. 37,50 Millionen Euro für die kurze Einhausung. Für den Bereich von Neutraubling sind im Hinblick auf den Variantenvergleich nur die halben Kosten der Einhausungsbauwerke zu berücksichtigen, da die andere Hälfte dem Lärmschutz von Barbing zuzurechnen ist. Mit in den Kostenvergleich gehen die für die östlichen Ortsteile erforderlichen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen im Anschluss an die jeweiligen Einhausungsbauwerke mit ein. Hieraus ergeben sich die in Tabelle 41 angegebenen Gesamtkosten für das jeweilige Einhausungsbauwerk einschließlich der zusätzlich erforderlichen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen.

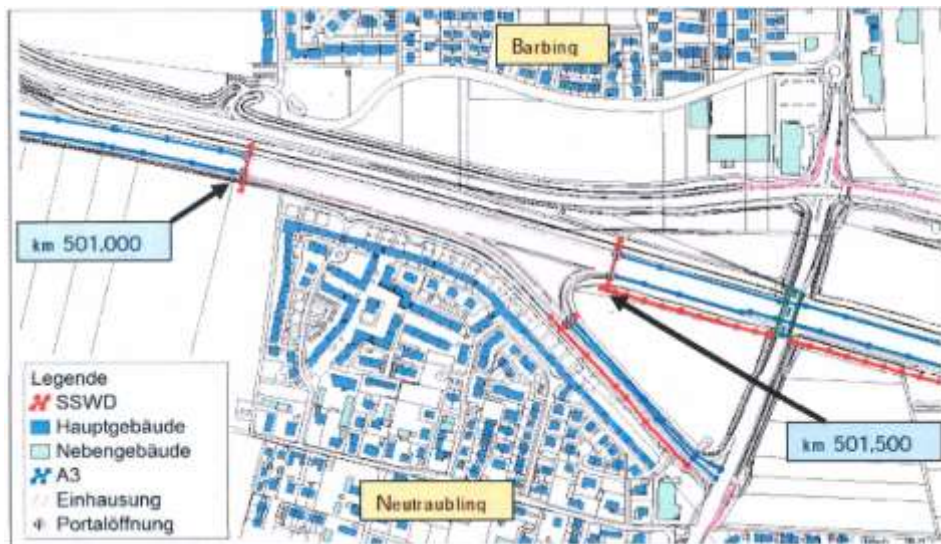


Abbildung 17: Darstellung der kurzen Einhausung im Bereich Barbing/Neutraubling

Mit der langen Einhausung (Variante 7) können wie mit der bereits untersuchten Vollschutzvariante 2 ebenfalls alle Schutzfälle am Tag und in der Nacht gelöst werden. Mit der kurzen Einhausung (Variante 8) können zwar alle Schutzfälle am Tag nicht aber alle Schutzfälle in der Nacht gelöst werden. Es verbleiben weiterhin 7 nicht gelöste Schutzfälle im Bereich des Aubachwegs (Aubachweg 25, 27, 29 und 30).

Variante	Lärmschutz-Maßnahme	Kosten für den aktiven Lärmschutz SSWD+			gelöste Schutzfälle [Anzahl]		Kosten (aktiv) je gelöstem Schutzfall [€]	Schutzfälle mit verbleibender Grenzwertüberschreitung [Anzahl]		Gesamtkosten passiv [€]	Gesamtkosten aktiv / passiv [€]
		Gesamt [€]	Einhausung [€]	GPA [€]	Tag	Nacht		Tag	Nacht		
1	Prognose-Nulfall							7	614	679.810,0 €	679.810,0 €
<b>Neutraubling</b>											
2	Vollschutz (bis zu 10m)	10.910.875,0 €	10.764.000,0 €	146.875,0 €	7	614	17.569,8 €	0	0	0,0 €	10.910.875,0 €
3	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 9m)	2.434.075,0 €	2.287.200,0 €	146.875,0 €	7	552	4.346,0 €	0	61	63.440,0 €	2.497.515,0 €
4	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 11m)	3.806.575,0 €	3.659.700,0 €	146.875,0 €	7	605	6.219,0 €	0	9	9.360,0 €	3.815.935,0 €
5	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 13m)	4.458.075,0 €	4.311.200,0 €	146.875,0 €	7	609	7.237,1 €	0	5	5.250,0 €	4.463.275,0 €
6	Wall-Wand-Kombinationen (bis zu 15m)	5.379.075,0 €	5.232.200,0 €	146.875,0 €	7	610	8.718,1 €	0	4	4.160,0 €	5.383.235,0 €
7	lange Einhausung (0,9 km)	35.421.375,0 €	35.274.500,0 €	146.875,0 €	7	614	57.099,9 €	0	0	0,0 €	35.421.375,0 €
8	kurze Einhausung (0,5 km)	20.421.375,0 €	20.274.500,0 €	146.875,0 €	7	607	33.259,8 €	0	7	7.280,0 €	20.428.655,0 €

Tabelle 41: Variantenvergleich für den Bereich Neutraubling mit Einhausungslösungen

Die Kosten je gelösten Schutzfall ergeben sich somit zu rund 57.000 € für das lange Einhausungsbauwerk und zu rund 33.300 € für das kurze Einhausungsbauwerk.

Mit dem kurzen Einhausungsbauwerk können gegenüber der gewählten Lösung lediglich 2 Schutzfälle zusätzlich gelöst werden, die Kosten je gelösten Schutzfall betragen jedoch mehr als das fünffache der gewählten Lösung. Die Variante 8 stellt somit keine in die weiteren Abwägungen einzustellende Lösung dar.

Mit der langen Einhausung lassen sich zwar alle Schutzfälle am Tag und in der Nacht lösen, jedoch ergeben sich hierfür nahezu dreimal so hohe Kosten je gelösten Schutzfall wie für die vom Vorhabensträger bereits untersuchte Variante mit Vollschutz, wobei unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen diese Variante bereits wegen der Unverhältnismäßigkeit der dafür anfallenden Kosten zum damit verfolgten Schutzzweck ausgeschieden wurde.

Abschließend ist daher festzustellen, dass die für die Varianten mit Einhausungsbauwerk erforderlichen Kosten, gegenüber den im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwendenden Kosten, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.2.40 Einwendungsführer\_0530

Der Einwendungsführer 0530 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 4. November 2014 hat der Einwendungsführer gebeten, im Bereich der Anschlussstelle Neutraubling eine Verlegung vorhandener Ein- und Ausfahrten und/oder die Anlage weiterer Ein- und Ausfahrten zur Entschärfung der Verkehrssituation im Bereich dieser Anschlussstelle zu überprüfen.

#### Hierzu ist folgendes festzustellen:

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Wesentliches Ziel der vorliegenden Planung ist es die

Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen sowie für die angrenzende Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation zu erreichen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses). Für eine Verlegung der Anschlussstelle Neutraubling oder die Anlage einer zusätzlichen Anschlussstelle besteht im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 keine Veranlassung.

An den Anschlussstellen im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt sind insgesamt keine Änderungen vorgesehen, da entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013 die Verkehrszunahmen in der Regel begrenzt sind, so dass auch die künftige Verkehrsbelastung abgewickelt werden kann. Die Anschlussstelle Neutraubling stellt hier zwar eine Ausnahme dar, da aufgrund der starken Gewerbegebietserweiterungen im Umfeld die Belastung verschiedener kritischer Linksabbiegeströme deutlich zunehmen würde, was leistungsmäßig nicht mehr möglich ist. Die hierfür erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen betreffen jedoch das nachgeordnete Straßennetz in Form der Staatsstraßen 2145 und 2660, für die der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg, zuständig ist. Der erforderliche Neubau des Bauwerks zur Überführung der Staatsstraße 2145, das Gegenstand der festgestellten Planunterlagen ist (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T und Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.19), ist diesbezüglich mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg abgestimmt. Um- und Ausbaumaßnahmen in den einzelnen Knotenpunktsbereichen im weiteren Verlauf der Staatsstraßen sind Gegenstand gesonderter vom Staatlichen Bauamt Regensburg federführend zu erstellender und in gesonderten straßenrechtlichen Verfahren zu behandelnder Planungen. Eine Einbeziehung dieser gesonderten Planungen in das gegenständliche Planfeststellungsverfahren ist im Hinblick auf das verfolgte Planungsziel nicht erforderlich und durch den 6-streifigen Ausbau auch nicht bedingt.

#### Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

#### 3.5.2.41 Einwendungsführer\_0523

Der Einwendungsführer 0523 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 3. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 wurden folgende *Einwendungen* (stichpunktartig) erhoben:

1. *Aus Sicht des Einwendungsführers sind die Einfädelstreifen zu kurz und ist die Erforderlichkeit von Standspuren zu hinterfragen.*
2. *Die Nahverkehrsbelastungen auf allen Bundesautobahnen im Raum Regensburg sind zu hoch. Ebenso fehlen im Raum Regensburg 4 wichtige Bypässe, die die Bundesautobahnen entlasten würden.*
3. *Bei Staus verursachen Navi-Geräte innerhalb kürzester Zeit zusätzliche Umfeldprobleme.*
4. *Bezüglich des Lärmschutzes ergibt sich das Problem mit Abhebewellen.*
5. *Fehlerhafte Planung der Autobahnausfahrt Neutraubling in Richtung Barbing.*

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Zu 1.: Die vom Einwendungsführer geschilderte Situation beruht im Wesentlichen auf der hohen Verkehrsbelastung der Bundesautobahn A 3. So liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge im am stärksten belasteten Abschnitt zwischen Autobahnkreuz Regensburg und Anschlussstelle Regensburg-Universität bei rund 69.000 Kfz/24h und damit bereits heute über der Belastungsgrenze für einen 4-streifigen Straßenquerschnitt. Hieraus ergeben sich beinahe tägliche Stausituationen mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Künftig stehen auf der Bundesautobahn A 3 je Richtungsfahrbahn 3 Fahrstreifen mit Seitenstreifen zur Verfügung. Der Anbau der zusätzlichen Fahrstreifen erfolgt dabei am jeweils äußeren Fahrbahnrand.

Durch den 6-streifigen Ausbau wird die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahn A 3 erheblich gesteigert und sichergestellt, dass der künftige Straßenquerschnitt sowohl den sich aus den heutigen wie auch aus den künftigen Verkehrsbelastungen ergebenden Ansprüchen gerecht wird. Die derzeit mangelnde Qualität des Verkehrsablaufs aufgrund fehlender Leistungsfähigkeit und die hierdurch entstehenden Defizite der Verkehrssicherheit werden durch den 6-streifigen Ausbau behoben.

Die Länge der Einfädelungsstreifen wurde entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008) geplant, entspricht somit



dem Stand der Technik und wird den verkehrlichen Ansprüchen in vollem Umfang gerecht.

Seitenstreifen (Standstreifen) sind aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Betriebsdienstes unabdingbarer Bestandteil von Autobahnquerschnitten. Seitenstreifen ermöglichen in Notfällen das Abstellen von Kraftfahrzeugen bei Notfällen, Unfall oder einer Panne ohne den fließenden Verkehr zu behindern. Durch die Nutzung des Seitenstreifens werden ebenso Arbeiten des Straßenbetriebsdienstes ohne Behinderung des fließenden Verkehrs ermöglicht und wird die provisorische Verkehrsführung bei Unfällen oder Verengung der Fahrbahn aufgrund von Bau und Arbeitsstellen erleichtert. Die Errichtung eines, wie im Bestand bereits vorhandenen, durchgängigen Seitenstreifens im Zuge des 6-streifigen Ausbaus trägt somit maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Auf den in den festgestellten Planunterlagen (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) dargestellten Seitenstreifen kann aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht verzichtet werden.

Zu 2.: Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG dem Fernstraßenausbaugesetz als Anlage beigelegt ist, ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof im vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung enthalten und untergliedert sich in zwei Planungsabschnitte:

1. Abschnitt: Anschlussstelle Nittendorf bis Autobahnkreuz Regensburg

2. Abschnitt: Autobahnkreuz Regensburg bis Anschlussstelle Rosenhof.

Bei dem gegenständlichen Abschnitt handelt es sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der Bundesautobahn A 3 angebunden werden kann.

Der Ausbauabschnitt zwischen der Anschlussstelle Nittendorf und dem Autobahnkreuz Regensburg ist in einem gesonderten straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu behandeln.

Unabhängig davon, dass Ausbaumaßnahmen an der Bundesautobahn A 93 im Bereich des Autobahnkreuzes und im weiteren Verlauf nach Norden im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten sind, sind künftige Planungen oder Planungsabsichten an der Bundesautobahn A 93 nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Im Zuge dieses 6-streifigen Ausbaus sind

auch keine baulichen Maßnahmen an der Bundesautobahn A 93 erforderlich oder veranlasst.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen nur im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt. Eventuelle Fehlplanungen früherer Jahre, ob im überregionalen oder regionalen Straßennetz, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zu 3.: Ein entsprechendes Ausweichverhalten der Verkehrsteilnehmer bei bau- oder unfallbedingten Verkehrsstaus wird sich auch mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3, unabhängig von der Ausstattung der Fahrzeuge mit Navigationsgeräten, nicht vermeiden lassen.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen, sei es Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die Einrichtung eines Verkehrsleitsystems, sind nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens.

Zu 4.: Bei Abhebewellen handelt es sich um einen im Eisenbahnverkehr auftretenden Effekt, welcher durch Aufwärts- und Abwärtsbewegung der Schiene bei Zugüberfahrt entsteht. Bezüglich der Emissionen an Straßen sind Abhebewellen nicht bekannt.

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

Das Anwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von mehr als 1 Kilometer zur Bundesautobahn A 3 auf. Eigene Lärmberechnungen für sein Anwesen wurden daher nicht durchgeführt. Die für das näher zur Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen Donaustraße 2 (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.10T, IO-ME023; Abstand ca. 300 m) durchgeführten Lärmberechnungen ergaben Maximalwerte von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Es werden somit die nach der 16. BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht) geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten. Bezogen auf die Anwesen des

Einwendungsführers entsteht dem Vorhabensträger somit keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens hat vorliegend der Vorhabensträger diese Auswirkungen durch das Büro Möhler + Partner im Juni 2014 für den Prognosehorizont 2030 untersuchen lassen. Die Untersuchung vom 12. Juni 2014 erfolgte dabei nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“, welche in Bayern aufgrund des ARS des BMVBS Nr. 29/2012 vom 03. Januar 2013 mittels Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 27. Februar 2013 (Az.: IID9-4384-002/90) eingeführt wurden.

Das Büro Möhler + Partner kommt dabei in seinem Gutachten vom Juni 2014 zu dem Ergebnis, dass mit Umsetzung des Projektes die Grenzwerte der 39. BImSchV überall nicht nur eingehalten sondern sogar deutlich unterschritten werden. Das Gutachten vom 12. Juni 2014 ist Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.2).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 22. Oktober 2014 mitgeteilt, dass die Ergebnisse des kursorisch geprüften Gutachtens aus fachlicher Sicht plausibel sind. Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten erreicht oder überschritten werden.

Bezüglich der näheren Einzelheiten zu den lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.2) sowie die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Gesundheitsgefährdungen sind insoweit auszuschließen, als die gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden können und die lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

Eventuell von Mobilfunkverstärkern ausgehende Beeinträchtigungen stehen in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit den zum Schutz der Wohnbevölkerung vor verkehrsbedingten Lärmbelastungen vorgesehenen

Lärmschutzmaßnahmen. Mit Errichtung dieser Lärmschutzanlagen kommt der Vorhabensträger seinen eingangs und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1 näher beschriebenen gesetzlichen Verpflichtungen nach.

Zu 5.: An den Anschlussstellen im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt sind insgesamt keine Änderungen vorgesehen, da entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013 die Verkehrszunahmen in der Regel begrenzt sind, so dass auch die künftige Verkehrsbelastung abgewickelt werden kann. Die Anschlussstelle Neutraubling stellt hier zwar eine Ausnahme dar, da aufgrund der starken Gewerbegebietserweiterungen im Umfeld die Belastung verschiedener kritischer Linksabbiegeströme deutlich zunehmen würde, was leistungsmäßig nicht mehr möglich ist. Die hierfür erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen betreffen jedoch das nachgeordnete Straßennetz in Form der Staatsstraßen 2145 und 2660, für die der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg, zuständig ist. Der erforderliche Neubau des Bauwerks zur Überführung der Staatsstraße 2145, das Gegenstand der festgestellten Planunterlagen ist (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T und Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.19), ist diesbezüglich mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg abgestimmt. Um- und Ausbaumaßnahmen in den einzelnen Knotenpunktsbereichen im weiteren Verlauf der Staatsstraßen sind Gegenstand gesonderter vom Staatlichen Bauamt Regensburg federführend zu erstellender und in gesonderten straßenrechtlichen Verfahren zu behandelnder Planungen. Eine Einbeziehung dieser gesonderten Planungen in das gegenständliche Planfeststellungsverfahren ist im Hinblick auf das verfolgte Planungsziel nicht erforderlich und auch nicht durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 bedingt.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.42 Einwendungsführer 0551

Der Einwendungsführer 0551 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 1. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 formulierten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *Flächennutzungsplan nicht berücksichtigt;*
- *Variantenabwägung der Lärmschutzmaßnahmen fehlerhaft;*
- *Reflexionen gar nicht berücksichtigt;*
- *klaffende Wunden im Lärmschutz;*
- *falscher Fahrbelag; Lärminderungsfaktor deutlich zu hoch;*
- *umfassende Lärminderungsplanung notwendig;*
- *umfassende Verkehrsplanung fehlt und*
- *Verlegung der AS 102 „Neutraubling“;*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen zu den Ziffern 3.5.2.1.2 bis 3.5.2.1.7 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen sowie die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 verwiesen. Gegen die Tekturunterlagen wurden keine Einwendungen erhoben.

Das Anwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von mehr als 450 m zur Bundesautobahn A 3 auf. Die für das Anwesen des Einwendungsführers nachträglich durchgeführte Lärmberechnung erbrachte folgende Lärmpegel:

Seite	Stockwerk	Beurteilungspegel o. Lärmschutz		Beurteilungspegel m. Lärmschutz		Immissionsgrenzwerte	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Süd	EG	55	51	51	47	59	49
	1. OG	55	51	52	47		
	2. OG	55	51	52	47		
West	EG	54	49	50	45		
	1. OG	54	50	50	45		
	2. OG	55	51	52	47		
Nord	EG	50	46	48	43		
	1. OG	52	47	49	44		
	2. OG	55	51	52	47		
Ost	EG	40	36	37	32		
	1. OG	47	42	43	38		
	2. OG	55	51	52	47		

Tabelle 42: Ergebnis Lärmberechnungen Anwesen Einwendungsführer 0551

Mit maximalen Lärmpegeln von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht werden somit im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers ergeben sich somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.43 Einwendungsführer 0538

Der Einwendungsführer 0538 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 1. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 formulierten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *der zu niedrig angesetzten Lärmbelastung wegen der zu hoch angesetzten Lärminderung  $D_{Stro} = -5 \text{ dB(A)}$  des Fahrbahnbelags;*
- *der Notwendigkeit einer alle Schallquellen berücksichtigenden Lärminderungsplanung;*
- *der Schließung der Lücken im Lärmschutz;*
- *der Berücksichtigung der Reflexionen aufgrund der unterschiedlichen Höhe der Lärmschutzmaßnahmen zu beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 im Bereich Barbing/Neutraubling;*
- *die Ungleichbehandlung wegen der unterschiedlichen Höhen der Lärmschutzanlagen*
- *einer Gesamtverkehrsbetrachtung mit verschiedenen baulichen Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz (Westumfahrung Neutraubling, kreuzungsfreier Anschluss Staatsstraße 2660 (Bundesstraße 8alt) und Staatsstraße 2145,*

*Verlegung der Anschlussstelle Neutraubling nach Westen, direkter Anschluss Staatsstraße 2145 an die Ostumgehung Neutraubling),*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 3.5.2.1.2 bis 3.5.2.1.7 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen verwiesen.

Das Wohnanwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von ca. 500 m zum Straßenbauvorhaben auf und liegt somit weit außerhalb des Einwirkungsbereichs, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen durchgeführt wurden. Allerdings haben die für die wesentlich näher zur Bundesautobahn A 3 gelegenen und in nachfolgender Tabelle 43 aufgeführten Anwesen durchgeführten Lärmberechnungen folgende maximalen Lärmpegel ergeben:

a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr.	Abstand ca. m	Beurteilungspegel	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
a) FF011 b) Dahlienweg 13	270	51	46
a) FF020 b) Dahlienweg 4	250	52	47
a) FF023 b) Dahlienweg 10	240	52	47
a) FG001 b) Rosenweg 1	240	51	47
a) FG024 b) Lupinenweg 6	260	51	47

Tabelle 43: Ergebnisse Lärmberechnungen Barbing, maximale Beurteilungspegel Dahlienweg, Rosenweg, Lupinenweg

Wie die durchgeführten Berechnungen belegen, werden für diese näher am Straßenbauvorhaben gelegenen Anwesen die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Es ist daher auch davon auszugehen, dass sich im Bereich des Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.44 Einwendungsführer 0500

Der Einwendungsführer 0500 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 20. Oktober 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 formulierten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *der fehlenden Berücksichtigung des als Wohnraum genutzten Dachgeschoßes seines Anwesens sowie*
- *die Lücke im Lärmschutzwall im Bereich der Anschlussstelle Neutraubling,*

ist folgendes festzustellen:

Der Vorhabensträger hat für das Dachgeschoß des Anwesens des Einwendungsführers unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nr. 5T; Band 4: Unterlage 17.1T, Kapitel 5.5) ergänzende Berechnungen durchgeführt (vgl. nachstehende Tabelle 44):

Seite	Stockwerk	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwerte	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Nord	EG	43	38	59	49
	1. OG	44	40		
	2. OG	45	40		
	3. OG	45	40		
Ost	EG	42	37	59	49
	1. OG	45	40		
Ost	2. OG	48	43	59	49
	3. OG	49	44		
Süd	EG	48	44	59	49
	1. OG	50	45		
	2. OG	51	46		
	3. OG	51	46		

Tabelle 44: ergänzende Lärmberechnungen Anwesen Einwendungsführer 0500

Die für das Anwesen des Einwendungsführers durchgeführte Lärmberechnung ergab maximale Lärmpegel von 51 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht. Es werden somit im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des



Einwendungsführers ergeben sich somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Bezüglich der Lücke im Lärmschutzwall im Bereich der Anschlussstelle Neutraubling wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.5.2.1.3 der mehrfach vorgebrachten Einwendungen verwiesen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.45 Einwendungsführer 0542

Der Einwendungsführer 0542 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 1. November 2014 beziehungsweise 12. Juli 2016 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 beziehungsweise 30. November 2015 vorgebrachten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *der zu niedrig angesetzten Lärmbelastung wegen der zu hoch angesetzten Lärminderung  $D_{Stro} = -5 \text{ dB(A)}$  des Fahrbahnbelags;*
- *der Notwendigkeit einer alle Schallquellen berücksichtigenden Lärminderungsplanung;*
- *der Schließung der Lücken im Lärmschutz;*
- *die fehlenden Berechnungen von Immissionsorten in Barbing Ost sowie die Lärmbelastung im Freien (Terrassen, Balkone);*
- *der Berücksichtigung der Reflexionen aufgrund der unterschiedlichen Höhe der Lärmschutzmaßnahmen zu beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 im Bereich Barbing/Neutraubling;*
- *die Ungleichbehandlung wegen der unterschiedlichen Höhen der Lärmschutzanlagen*
- *einer Gesamtverkehrsbetrachtung mit verschiedenen baulichen Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz (Westumfahrung Neutraubling, kreuzungsfreier*

*Anschluss Staatsstraße 2660 (Bundesstraße 8alt) und Staatsstraße 2145, Verlegung der Anschlussstelle Neutraubling nach Westen, direkter Anschluss Staatsstraße 2145 an die Ostumgehung Neutraubling),*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 3.5.2.1.2 bis 3.5.2.1.7 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen verwiesen.

Das Anwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von mehr als 450 m zur Bundesautobahn A 3 auf. Für das Anwesen des Einwendungsführers selbst wurde keine gesonderte Lärmberechnung durchgeführt, allerdings haben die für das in vergleichbarer Nähe gelegene Anwesen Buchenweg 4 nachträglich durchgeführten Lärmberechnungen maximale Lärmpegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Es ist daher davon auszugehen, dass sich auch im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.2 dieses Beschlusses ist bei einem mit einem Wohnhaus bebauten Grundstück Schutzgegenstand nicht nur das Wohnhaus mit seinen Aufenthaltsräumen im Wohnbereich, sondern auch der sogenannte Außenwohnbereich. Der Begriff des Wohnens umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereichs. Zum Außenwohnbereich gehören Balkone, Loggien, Terrassen und nicht bebaute Flächen des Grundstücks, soweit sie dem „Wohnen im Freien“, nicht etwa nur dem bloßen Schmuck des Anwesens (z.B. Vorgarten), dienen.

Ein Anspruch auf Entschädigung wegen einer etwa verbleibenden Beeinträchtigung des „Außenwohnbereichs“ kommt nur insoweit in Betracht, als der Tagwert überschritten ist. Denn beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Insoweit ist nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97 – vom 02. Juni 1997, VkB1. 1997, 434, zu verfahren.

Vorliegend wird der zulässige Immissionsgrenzwert am Tag eingehalten. Der Außenwohnbereich des Einwendungsführers kann somit durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden, ein Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG musste daher nicht festgestellt werden.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.2.46 Einwendungsführer 0529

Bezüglich der mit Einwendungsschreiben vom 3. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 formulierten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *der fehlenden umfassenden und zukunftsfähigen Verkehrsplanung für die Region;*
- *der Durchführung verschiedener Baumaßnahmen (Westumfahrung Neutraubling, kreuzungsfreiere Anschluss Staatsstraße 2660 (Bundesstraße 8alt) an die Staatsstraße 2145, Verlegung der Anschlussstelle Neutraubling) sowie*
- *bezüglich einer umfassenden unverzichtbaren Lärminderungsplanung,*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 3.5.2.1.2 bis 3.5.2.1.7 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen verwiesen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.47 Einwendungsführer 0546

Der Einwendungsführer 0546 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 1. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 formulierten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *der zu niedrig angesetzten Lärmbelastung wegen der zu hoch angesetzten Lärminderung  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  des *Fahrbahnbelags*;*
- *die Lücken im Lärmschutz müssen geschlossen werden;*

- *Reflexionen wurden nicht berücksichtigt;*
- *die Lärmschutzwände/-wälle weisen auf beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 unterschiedliche Höhen auf, so dass eine Ungleichbehandlung erfolgt;*
- *die Berücksichtigung eines Lärmschutzes auch für das Gewerbegebiet Unterheising;*
- *der Verkehr rund um den Knoten Barbing-Neutraubling ist einzubeziehen. Ebenso muss das nachgeordnete Straßennetz ertüchtigt werden. Außerdem ist eine großräumige Verkehrsplanung bezüglich der überlasteten Kreuzungsbereiche zwischen Barbing und Neutraubling erforderlich;*
- *der Durchführung verschiedener Baumaßnahmen (Westumfahrung Neutraubling, kreuzungsfreiere Anschluss Staatsstraße 2660 (Bundesstraße 8alt) an die Staatsstraße 2145, Verlegung der Anschlussstelle Neutraubling) sowie*
- *die Sicherstellung, dass kein baubedingter Ausweichverkehr über die Gemeindeverbindungsstraße Unterheising – Oberheising abgewickelt werden darf,*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 3.5.2.1.2 bis 3.5.2.1.7 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen verwiesen.

Bezüglich baubedingter Umleitungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz wird ergänzend darauf hingewiesen, dass im Rahmen von Arbeiten an Anschlussstellenbauwerken Sperrungen bestimmter Verkehrsbeziehungen im davon betroffenen nachgeordneten Straßennetz erforderlich werden. Für diese Sperrungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Straßenbaulastträgern Umleitungsstrecken ausgewiesen, wobei die Eignung der Verkehrswege als Umleitungsstrecke entsprechend berücksichtigt wird. Während des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 wird der Verkehr während der einzelnen Bauphasen weiterhin über die Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 abgewickelt. Bei jeder Bauphase stehen dem Verkehr mindestens 4 Fahrstreifen (2 in jeder Richtung), am Uniberg mindestens 5 Fahrstreifen (3 in Fahrtrichtung Nürnberg) zur Verfügung. Ein Ausleiten des Verkehrs auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz ist vom Vorhabensträger nicht geplant und auch nicht beabsichtigt.

Die für das Anwesen des Einwendungsführers durchgeführte Lärmberechnung hat maximale Lärmpegel von 55 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers die nach der 16. BImSchV für das hier vorliegende Dorf- und Mischgebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten und teils deutlich unterschritten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers

ergeben sich somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.48 Einwendungsführer 0547

Der Einwendungsführer 0547 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 3. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 vorgebrachten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *der unzureichenden, weil insbesondere im Vergleich zu den Lärmschutzanlagen auf Neutraublinger Seite zu niedrigen, Lärmschutzanlagen im Bereich von Barbing;*
- *die fehlende Berücksichtigung der Reflektionen durch den höheren Schallschutz auf Neutraublinger Seite;*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.5.2.1.2 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen verwiesen.

Das Anwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von 600 m zur Bundesautobahn A 3 auf und liegt somit weit außerhalb des Einwirkungsbereichs, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen durchgeführt wurden. Allerdings hat die für das näher zur Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen Buchenweg 4 nachträglich durchgeführte Lärmberechnung maximale Lärmpegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit dort die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Es ist daher davon auszugehen, dass sich auch im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.49 Einwendungsführer\_0548

Der Einwendungsführer 0548 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 30. Oktober 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 vorgebrachten *Einwendungen* (stichpunktartig) bezüglich:

- *der 900 m langen Lücke im Lärmschutzwall auf Barbinger Seite;*
- *der fehlenden Berücksichtigung der Reflektionen durch den höheren Lärmschutz auf Neutraublinger Seite;*
- *der nicht berücksichtigten Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 8 (Anmerkung: nunmehr Staatsstraße 2660);*
- *der Einbeziehung eines stimmigen Gesamtverkehrskonzepts sowie*
- *der Verlegung der Anschlussstelle Neutraubling nach Westen*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 3.5.2.1.2, 3.5.2.1.3 und 3.5.2.1.5 bis 3.5.2.1.7 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen verwiesen.

Das Anwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von mehr als 500 m zur Bundesautobahn A 3 auf und liegt somit weit außerhalb des Einwirkungsbereichs, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen durchgeführt wurden. Allerdings hat die für das näher zur Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen Buchenweg 4 nachträglich durchgeführte Lärmberechnung maximale Lärmpegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit dort die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Es ist daher davon auszugehen, dass sich auch im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.50 Einwendungsführer 0550

Der Einwendungsführer 0550 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 1. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 vorgebrachten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *die geplanten Lärmschutzmaßnahmen für Barbing sind unzureichend und die Lärminderung  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  ist zu hoch angesetzt;*
- *die Lücken im Lärmschutz müssen geschlossen werden;*
- *Reflexionen wurden nicht berücksichtigt;*
- *Lärmschutzwände/-wälle weisen auf beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 unterschiedliche Höhen auf und es erfolgte im Verhältnis zwischen den Schutzfällen und den eingesetzten Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen auf Barbinger und Neutraublinger Seite eine Ungleichbehandlung;*
- *der Verkehr rund um den Knoten Barbing-Neutraubling ist einzubeziehen. Ebenso muss das nachgeordnete Straßennetz ertüchtigt werden um den Ausweichverkehr aufnehmen zu können. Außerdem ist eine großräumige Verkehrsplanung bezüglich der überlasteten Kreuzungsbereiche zwischen Barbing und Neutraubling erforderlich;*
- *die Anschlussstelle Neutraubling muss verlegt werden;*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 3.5.2.1.2 bis 3.5.2.1.7 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen verwiesen. Unabhängig davon, dass bezüglich der Staatsstraße 2660 (Bundesstraße 8alt) konkret verfestigte Planungen zu einem 4-spurigen Ausbau, eventuell sogar mit Spurtrennung nicht bekannt sind, werden mit der vorliegenden Planung die Mindestlängen der Anschlussstellenrampen nicht unterschritten.

Zu den Tekturunterlagen vom 30. November 2015 stellte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 25. Juli 2016 (stichpunktartig) fest, dass

- *die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Barbing trotz Erhöhung des Lärmschutzwalls völlig unzureichend sind und deshalb*
- *eine Einhausung zu prüfen und umzusetzen ist.*

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Mit den im Bereich von Barbing vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen können unter Hinweis auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 3.5.2.1.2 die zulässigen Immissionsgrenzwerte an allen Immissionsorten eingehalten werden.

Aufgrund der Forderung auf Einhausung der Bundesautobahn A 3 im Bereich von Barbing und Neutraubling hat der Vorhabensträger zwei Einhausungslösungen in Form einer langen rund 900 m langen Einhausung (vgl. Abbildung 16 auf Seite 499) und einer kurzen rund 500 m langen Einhausung (vgl. Abbildung 17 auf Seite 500) näher untersucht. Die Gesamtkosten für die beiden Einhausungslösungen auf Basis der Kostenpauschalen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr belaufen sich auf ca. 67,50 Millionen Euro für die lange Einhausung bzw. ca. 37,50 Millionen Euro für die kurze Einhausung. Für den Bereich von Barbing sind nur die halben Kosten der Einhausungsbauwerke und somit ca. 33,75 Millionen Euro bzw. 18,75 Millionen Euro, zu berücksichtigen, da die andere Hälfte dem Lärmschutz von Neutraubling zuzurechnen ist. Mit in den Kostenvergleich müssten noch die für die östlichen Ortsteile erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen im Anschluss an die jeweiligen Einhausungsbauwerke mit eingerechnet werden. Nur auf die reinen Kosten für die Einhausungsbauwerke bezogen ergeben sich unter Berücksichtigung der 755 zu lösenden Schutzfälle in Barbing Kosten von rund 44.700 € je gelösten Schutzfall für das lange Einhausungsbauwerk und von rund 24.800 € je gelösten Schutzfall für das kurze Einhausungsbauwerk.

Unabhängig von der Frage inwieweit mit dem kurzen Einhausungsbauwerk im Bereich von Barbing tatsächlich alle Schutzfälle gelöst werden können (vgl. hierzu auch die Ausführungen zu Einwendungsführer 0565 in vorstehender Ziffer 3.5.2.39) ergeben sich gegenüber der vom Vorhabensträger gewählten Vollschutzlösung mit rund 3.200 € je gelösten Schutzfall nahezu achtmal so hohe Kosten je gelösten Schutzfall mit dem kurzen Einhausungsbauwerk und nahezu vierzehnmal so hohe Kosten je gelösten Schutzfall mit dem langen Einhausungsbauwerk. Abschließend ist daher festzustellen, dass die für die Varianten mit Einhausungsbauwerk erforderlichen Kosten, gegenüber den im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwendenden Kosten, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Kosten für die östlich an die Einhausungsbauwerke erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen wären hier zusätzlich noch mit zu berücksichtigen.



Die für das Anwesen des Einwendungsführers durchgeführte Lärmberechnung hat maximale Lärmpegel von 51 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers ergeben sich somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärmbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.51 Einwendungsführer\_0552

Der Einwendungsführer 0552 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 3. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 vorgebrachten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *die auf Barbinger Seite zwischen der Einfahrt Rosenhof und Barbing vorhandene 900 m lange Lücke im Lärmschutz muss geschlossen werden und*
- *die Lärmschutzwände/-wälle müssen auf beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 gleich hoch sein;*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 3.5.2.1.2 und 3.5.2.1.3 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen sowie die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 verwiesen. Gegen die Tekturunterlagen wurden keine Einwendungen erhoben.

Das Anwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von mehr als 500 m zur Bundesautobahn A 3 auf und liegt somit weit außerhalb des Einwirkungsbereichs, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen durchgeführt wurden. Allerdings hat die für das näher zur Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen Buchenweg 4 nachträglich durchgeführte Lärmberechnung maximale Lärmpegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit dort die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von

59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Es ist daher davon auszugehen, dass sich auch im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.2.52 Einwendungsführer\_0554

Der Einwendungsführer 0554 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Einwendungsschreiben vom 2. November 2014 zu den Planunterlagen vom 1. August 2014 vorgebrachten *Einwendungen* (stichpunktartig):

- *die dauerhafte Lärminderung um -5 dB(A) ist nicht zu gewährleisten;*
- *die Lärmschutzwände/-wälle müssen auf beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 gleich hoch sein;*
- *der Lärmschutzwall auf der Barbinger Seite muss durchgehend bis Unterheising geführt werden;*
- *In das Lärmschutzkonzept sind auch die Bundesstraße 8 (Anmerkung: nunmehr Staatsstraße 2660) und die anderen viel befahrenen Straßen mit einzubeziehen und*
- *die Anschlussstelle Neutraubling muss verlegt werden*

wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 3.5.2.1.2 bis 3.5.2.1.7 der mehrfach vorgetragenen Einwendungen sowie die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 verwiesen. Gegen die Tekturunterlagen wurden keine Einwendungen erhoben.

Die für das Anwesen des Einwendungsführers durchgeführte Lärmberechnung hat maximale Lärmpegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers die nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete zulässigen Immissionsgrenzwerte von

59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers ergeben sich somit keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärmbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit der Einwendungsführer. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.5.3 Einwendungen anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer

3.5.3.1 Rechtsanwälte Schlachter und Kollegen

Mandant:

Einwendungsführer\_0428

Der Einwendungsführer 0428 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nr. 5T, Unterlage 10.2T). Der Einwendungsführer hat erstmalig mit Schreiben vom 6. Juli 2016 Einwendungen gegen das geplante Straßenbauvorhaben vorgebracht und gleichzeitig die Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand beantragt. Hierzu ist folgendes festzustellen:

Das Planfeststellungsverfahren wurde unter Zugrundelegung der Planunterlagen vom 1. August 2014 mit Schreiben der Regierung der Oberpfalz vom 22. August 2014 eingeleitet. Die Planfeststellungsunterlagen lagen vom 22. September bis einschließlich 22. Oktober 2014 zur öffentlichen Einsicht aus. Der Zeitraum der Auslegung sowie die Einwendungsfrist wurden zuvor ortsüblich bekannt gemacht. Innerhalb der Einwendungsfrist nach Art. 73 Abs. 4 S. 1 BayVwVfG konnten bis zum 5. November 2014 schriftlich Einwendungen gegen den Plan erhoben werden. Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange und Einwendungen von Privatpersonen hat der Vorhabensträger seine Planunterlagen überarbeitet (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4). Die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 lagen in der Zeit

- vom 6. Juni 2016 bis 6. Juli 2016 in der Stadt Regensburg und den Gemeinden Barbing, Mintraching, Pentling und Pfatter) bzw.

- vom 13. Juni 2016 bis 13. Juli 2016 in der Stadt Neutraubling) sowie
- vom 20. Juni 2016 bis 20. Juli 2016 beim Markt Schierling

zur öffentlichen Einsicht aus. Die Einwendungsfristen endeten somit am 20. Juli 2016 beziehungsweise am 27. Juli und 3. August 2016. Der Zeitraum der Auslegung sowie die Einwendungsfrist wurden zuvor ortsüblich bekannt gemacht und in der jeweiligen Bekanntmachung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die im bisherigen Verfahren erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen im bisherigen Umfang bestehen bleiben und sich Einwendungen und Stellungnahmen nur gegen die Tekturunterlagen mit den darin enthaltenen Änderungen erheben werden können. Im Bereich der vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffenen Grundstücke des Einwendungsführers haben sich durch die Tekturunterlagen keine Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung vom 1. August 2014 ergeben. Vorliegend maßgebend für die schriftlichen Einwendungen ist somit als Einwendungsfrist nach Art. 73 Abs. 4 S. 1 BayVwVfG der 5. November 2014.

Die mit Schreiben vom 6. Juli 2016 (Eingang: 7. Juli 2016) erhobenen Einwendungen sind über 21 Monate nach Ablauf der Frist eingegangen und somit nach Art. 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG präkludiert. Das heißt, dass wegen Versäumnis der gesetzlichen Frist Einwendungen rechtswirksam ausgeschlossen sind, soweit sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen.

Die beantragte Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand nach Art. 32 Abs. 1 BayVwVfG kann grundsätzlich nur gewährt werden, wenn der Einwendungsführer ohne Verschulden gehindert war, die gesetzliche Einwendungsfrist einzuhalten.

Im Schreiben vom 6. Juli 2016 wird nicht dargelegt, inwiefern der Einwendungsführer aufgrund ungeklärter Eigentumsverhältnisse sowie der vorgetragenen Schwerbehinderung (50 %) in der Zeit von 23. Oktober bis 5. November 2014 (Einwendungsfrist) daran gehindert war, Einwendungen zu erheben.

Darauf kommt es letztlich jedoch nicht an. Der Antrag auf Wiedereinsetzung kann nur innerhalb eines Jahres nach Ende der versäumten Frist gestellt werden (Art. 32 Abs. 3 BayVwVfG). Da der Antrag auf Wiedereinsetzung jedoch über 1 Jahr nach Ablauf der Frist gestellt wurde, ist eine Wiedereinsetzung nach Art. 32 Abs. 3 BayVwVfG ausgeschlossen

Zu den die Grundstücksflächen betreffenden Einwendungen ist folgendes festzustellen:

- a) *entfallende Fruchtfolge und mögliche Unterschreitung der Mindestliefermenge für Zuckerrüben durch den Flächenverlust*

Betreffend den betrieblichen Ablauf trägt der Einwendungsführer vor, dass die

bisherige Fruchtfolge nicht mehr möglich ist. Zudem ist seiner Meinung nach die vertraglich festgelegte Liefermenge von 650 t Zuckerrüben nicht mehr sichergestellt. Zur Erfüllung der Treueprämie müsste die Ertragsmenge nochmals um 40 % höher ausfallen.

Aus den betroffenen und nebeneinanderliegenden Grundstücksflächen mit einer Gesamtbreite von rund 100 m und einer Länge von rund 295 m (Gesamtfläche rund 3 ha) wird für das geplante Straßenbauvorhaben ein ca. 30 m langer Grundstücksstreifen über die gesamte Breite benötigt. Von Seiten des Einwendungsführers wird nicht nachvollziehbar begründet, weshalb bei einer verbleibenden Flächengröße von ca. 265 m x 100 m = rund 2,7 ha eine von ihm beispielhaft angeführte Fruchtfolge Zuckerrüben, Winterweizen und Raps nicht mehr möglich sein sollte. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung des Vorhabensträgers, dass sich durch den erforderlichen Eingriff in die Grundstücksflächen die Fruchtfolge nicht ändern wird, an.

Zu der in der Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 geltend gemachten Befürchtung, dass aufgrund des Flächenverlustes die Mindestliefermenge für Zuckerrüben unterschritten wird, ist Folgendes festzustellen:

Entsprechend der Angaben der Kanzlei Schlachter und Kollegen vom 12. April 2017 steht dem Einwendungsführer 0428 künftig eine für den Zuckerrübenanbau geeignete landwirtschaftliche Fläche in einem Umfang von 33,72 ha zur Verfügung. Nach Abzug der für das geplante Straßenbauvorhaben erforderlichen Fläche von 0,32 ha verbleibt somit eine für den Zuckerrübenanbau geeignete Fläche von 33,40 ha. Die notwendige Anbaufläche Zuckerrüben auf der Basis der Angaben des Verbandes Bayerischer Zuckerrübenbauer von 10,2 ha dürfte somit weiterhin vorhanden sein. Betreffend dem Bonus ist es dem Einwendungsführer nach der Stellungnahme des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg bereits jetzt nicht möglich, alle Boni auszuschöpfen. Eine weitere Minderung der Boni scheint durch das Vorhaben möglich und wird als solche für die Abwägung angenommen.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen.

Ein Verzicht auf den geplanten Lärmschutzwall kommt daher unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1.2 und 3.3.6.4.3 nicht in Betracht.

b) *Existenzgefährdung des Betriebs*

Nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg bewirtschaftet der Einwendungsführer auf Grundlage des Mehrfachantrages 2016 seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Der Einwendungsführer bezieht aus seiner früheren beruflichen Tätigkeit Altersruhegeld.

Zu den rechtlichen Grundlagen wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.5.1.1.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend gilt, dass bei Nebenerwerbsbetrieben der Einwand der Existenzgefährdung oder -vernichtung nur bei Vorliegen besonderer Umstände in Betracht kommt (VGH München, Beschluss vom 9. September 2014, Az. 8 A 13.40047, Rdnr. 18). Der im Nebenerwerb geführte Betrieb des Einwendungsführers 0428 verfügt nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg über rund 40,60 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen (39,60 ha Ackerland und ca. 1 ha Grünland). Ausweislich des Grundbuchstandes sind davon 10,70 ha Eigentumsfläche. Durch das Straßenbauvorhaben gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb insgesamt 3.183 m<sup>2</sup> Eigentumsflächen verloren was, unabhängig von der Frage inwieweit es sich um langfristig angepachtete Flächen handelt, einem Flächenverlust von rund 0,8 % seiner insgesamt bewirtschafteten Flächen und rund 2,97 % seiner Eigentumsflächen entspricht. Insofern ist davon auszugehen, dass dies einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht in seiner Existenz gefährden kann. Weiter ist zu berücksichtigen, dass der Einwendungsführer auch noch weitere Einkommensquellen hat, welche ebenfalls seiner Existenzsicherung dienen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb, nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14. April 2010, 9 A 13.08, BVerwGE 136, 332, Rdnr. 27 juris). Nachdem es sich hier um einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb handelt, ist daher bereits allein unter diesem Gesichtspunkt bei einem Flächenverlust von rund 0,8 % seiner insgesamt bewirtschafteten Flächen und rund 2,97 % seiner Eigentumsflächen nicht von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwendungsführers auszugehen. Der beschriebene Flächenverlust belastet den Betrieb des Einwendungsführers sicherlich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einem Nebenerwerbsbetrieb regelmäßig bereits dem Grundsatz nach der Einwand einer Existenzgefährdung ausscheidet, da ein derartiger Betrieb nicht darauf angelegt ist, dem Betriebsleiter und seiner Familie ein langfristiges Auskommen zu

gewährleisten. Besondere Umstände, die diese Annahme in Frage stellen könnten, drängen sich nicht auf. Auch die Frage ob es sich um langfristige Pachtverträge handelt muss daher nicht näher untersucht werden.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.5.1.1.4 dieses Beschlusses kann eine Ersatzlandgestellung allenfalls bei einer Existenzgefährdung gewährt werden, die hier allerdings nicht vorliegt.

c) *Verringerung des Flächenverbrauchs durch optimierte Lärmschutzanlagen*

Der Eingriff in die Grundstücksflächen des Einwendungsführers ergibt sich aufgrund des zwischen Bau-km 500+480 und Bau-km 500+825 erforderlichen Lärmschutzwalls (vgl. Abbildung 18). Dieser Lärmschutzwall mit einer Höhe von 8,00 m ist zur Einhaltung der nach der § 2 16 BImSchV im Bereich der Gärtnersiedlung der Stadt Neutraubling geltenden Immissionsgrenzwerte erforderlich. Von Seiten des Vorhabensträgers wurde, aus Kostengründen und nachdem sich Lärmschutzwälle gegenüber Lärmschutzwänden grundsätzlich besser in das Landschaftsbild einfügen und bei landschaftsgerechter Gestaltung insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles bewirken lassen, ein Lärmschutzwall gewählt.

Aufgrund des Einwandes die Grundinanspruchnahme zu reduzieren hat der Vorhabensträger als Variante eine Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination (vgl. Abbildung 19) bestehend aus einem 5,00 m hohen Lärmschutzwall und einer aufgesetzten 3,00 m hohen Lärmschutzwand untersucht. Diese Lärmschutzkombination schließt in östlicher Richtung an die dort vorgesehene insgesamt 11,00 m hohe Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination (8,00 m Lärmschutzwall + 3,00 m Lärmschutzwand) an. Eine Beschränkung der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination lediglich auf eine Länge von ca. 100 m auf Höhe der Grundstücke des Einwendungsführers ist wegen der kleinteiligeren Wechsel der Lärmschutzanlagen aus gestalterischen und technischen Gründen nicht sinnvoll. Die obere Kante der Lärmschutzanlagen würde bei den notwendigen Wechseln von Lärmschutzwall zu den unterschiedlich hohen Lärmschutzwall//Wandkombinationen mehrfach in ihrer Lage verspringen und neben einem unruhigen Erscheinungsbild auch lärmtechnisch nachteilige Auswirkungen haben.

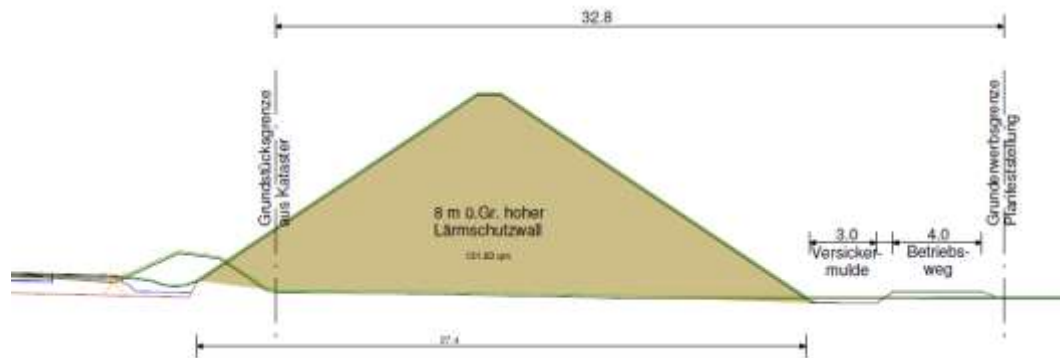


Abbildung 18: Variante Planfeststellung im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0428 bei Bau-km 500+800

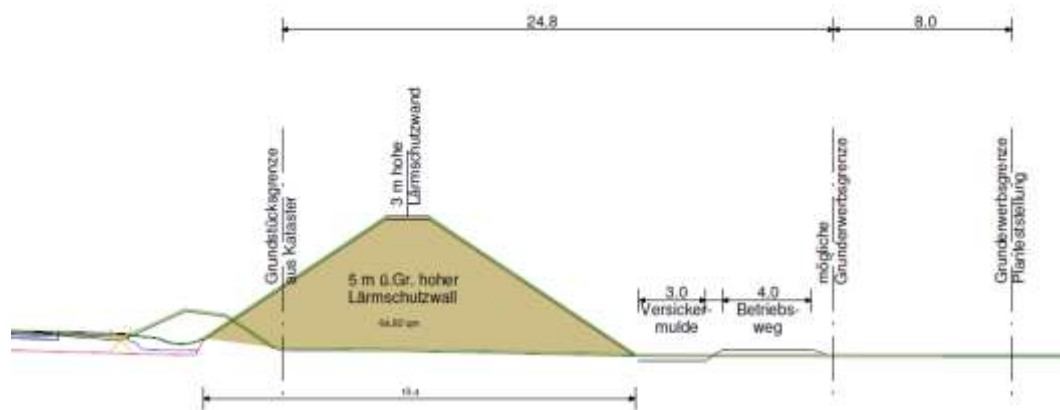


Abbildung 19: Variante Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0428 bei Bau-km 500+800

Durch die Anordnung der 8,00 m hohen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination reduziert sich die Grundinanspruchnahme um ca. 800 m<sup>2</sup> (100 m \* 8,00 m). Gegenüber den für den reinen Lärmschutzwall anfallenden Gesamtkosten von rund 371.000 € (Brutto) ergeben sich für die Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination Gesamtkosten von rund 752.000 € (Brutto) und damit etwas mehr als doppelt so hohe Kosten.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen.

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter



Berücksichtigung möglicher Alternativen sowie des haushaltsrechtlichen Grundsatzes einer wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von Steuergeldern, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die privaten Belange des grundbetroffenen Einwendungsführers stehen hinter den öffentlichen Belangen an der Realisierung des Projekts zurück. Insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen.

Ein Verzicht auf den geplanten Lärmschutzwall kommt unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1.2 und 3.3.6.4.1.7 nicht in Betracht.

d) *Flächen sind als Bauerwartungsland zu werten*

Unabhängig von der Tatsache, dass die angesprochene Wertigkeit der Flächen Entschädigungsfragen betrifft, die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden, liegen die betroffenen Grundstücke weder im Bereich eines rechtsbeständigen noch innerhalb eines in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes. Wie vom Vorhabensträger bereits festgestellt, handelt es sich um rein landwirtschaftlich genutzte Flächen, die im Geltungsbereich der nach § 9 Abs. 1 FStrG zu beachtenden Bauverbotszone von 40 m und der nach § 9 Abs. 2 FStrG zu beachtenden Baubeschränkungszone von 100 m liegen. Bauliche Anlagen in diesem Bereich sind daher nur unter gewissen Voraussetzungen und mit Zustimmung des Vorhabensträgers zulässig.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 wird verwiesen.

### 3.5.3.2 Rechtsanwälte Labbé & Partner

Mandanten:

Einwendungsführer 0175

Einwendungsführer 0501

Die Einwendungsführer haben mit gemeinsam unterzeichneten Schreiben vom 14. Oktober 2014 Einwendungen gegen das geplante Straßenbauvorhaben erhoben. Mit Schreiben vom 18. Mai 2015 (Einwendungsführer 0175) und 14. November 2016 (Einwendungsführer 0501) hat die Kanzlei Labbé & Partner unter Vorlage entsprechender Vollmachten die anwaltschaftliche Vertretung der Einwendungsführer angezeigt.

Einwendungsführer 0175 und 0501

Der Einwendungsführer 0175 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage Nr. 10.1, Blatt Nr. 4 sowie Unterlage 10.2T). Der Einwendungsführer 0175 hat seine landwirtschaftlichen Flächen an den Einwendungsführer 0501 verpachtet. Durch das geplante Straßenbauvorhaben ergibt sich ein dauerhafter Flächenverlust von 8.326 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Fl.-Nr. 461, Gemarkung Irl.

Zu den vorgebrachten Einwendungen ist entsprechend der Nummerierung des Schreibens vom 14. Oktober 2014 folgendes festzustellen:

Zu 1.:

Entsprechend der Angaben im Schreiben vom 14. Oktober 2014 verfügt der vom Einwendungsführer 0501 geführte landwirtschaftliche Betrieb über eine Betriebsfläche von insgesamt rund 40,36 ha. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Pachtflächen, die der Einwendungsführer 0501 unter anderem vom Einwendungsführer 0175 und der Stadt Regensburg angepachtet hat. Nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg wird der Betrieb auf Grundlage der Daten des Mehrfachantrags 2016 im Haupterwerb geführt.

Aufgrund der mit Schreiben der Kanzlei Labbé & Partner vom 29. Oktober 2015 und 14. November 2016 vorgelegten Pachtverträge und Aufstellungen der Einwendungsführer, verfügt der Betrieb des Einwendungsführers 0501 über insgesamt 38,89 ha landwirtschaftliche Nutzfläche (Ackerland). Diese Gesamtfläche setzt sich zusammen

- aus 15,41 ha über einen langfristigen Pachtvertrag mit dem Einwendungsführer 0175 gesicherter Flächen und
- aus 23,48 ha von der Stadt Regensburg mit einer Laufzeit von 1 Jahr gepachteter

Flächen.

Zu 2.:

Den vorgebrachten Einwand der Existenzgefährdung hat die Planfeststellungsbehörde einer näheren Prüfung unterzogen.

Einwendungsführer 0175:

Wie den von der Kanzlei Labbé & Partner mit Schreiben vom 14. November 2016 vorgelegten Unterlagen zu entnehmen ist, hat der Einwendungsführer 0175 seine Eigentumsflächen, bestehend aus

15,41 ha Ackerland

2,89 ha Wald

1,82 ha Unland

20,12 ha Gesamtfläche

langfristig an den Einwendungsführer 0501 verpachtet.

Eine Existenzgefährdung des Einwendungsführers 0175 erscheint bereits deshalb von vornherein ausgeschlossen, weil der landwirtschaftliche Betrieb nicht mehr vom Einwendungsführer selbst weiterbetrieben wird, sondern an eine andere Person (Einwendungsführer Nr. 0501) verpachtet wurde. Der Einwendungsführers 0175 erzielt daher während der Verpachtung mit Ausnahme des jährlichen Pachtzinses selber keine Einkünfte aus dem landwirtschaftlichen Betrieb und kann deswegen auch nicht baubedingt in seiner Existenz gefährdet sein. Es fehlt bereits an einem eigenen existenzfähigen landwirtschaftlichen Betrieb (VGH München, Urteil vom 24. November 2010, Az. 8 A 10.40023). Unter Hinweis auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 steht dem teilweisen Entfall von Pachteinnahmen eine Entschädigung gegenüber, welche ebenfalls zur Existenzsicherung verwendet werden kann.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen.

Einwendungsführer 0501

Zu den rechtlichen Grundlagen bezüglich des vorgebrachten Einwands der Existenzgefährdung darf auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 3.5.1.1.3 verwiesen werden. Konkretisierend ist dabei festzuhalten, dass sich die Grenze von 5 % des Flächenverlusts auf Eigentumsflächen oder langfristig gesicherte Pachtflächen bezieht. Einem landwirtschaftlichen Betrieb, der seinerseits keine Aussicht auf eine längerfristige Existenz hat, fehlt regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planungsvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das

Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen (BVerwG, Urteil vom 14. April 2010, Az. 9 A 13/08, DÖV 2010, 824). Soweit ein Betriebsinhaber seine Pachtflächen nicht durch entsprechende vertragliche Bindungen langfristig sichert, hat er die Nachhaltigkeit seiner Betriebsführung in diesem Umfang selbst eingeschränkt, so dass eine geltend gemachte Existenzgefährdung auch nur mit vermindertem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist (VGH München, Urteil vom 24. Mai 2005, Az. 8 N 04.3217, BayVBl. 2007, 564).

Dem Betrieb des Einwendungsführers 0501 fehlt die Grundlage für eine längerfristige Existenzsicherung. Ausgehend von einem Deckungsbeitrag von durchschnittlich ca. 600 bis 800 €/Jahr, ist der Betrieb damit in der Lage, als Ackerbaubetrieb zwischen ca. 12.000 € und 16.000 € aus den langfristig zur Verfügung stehenden landwirtschaftlichen Nutzflächen von ca. 15,41 ha zu erwirtschaften. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb ist nach derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 bis 25.000 € auszugehen (vgl. VGH, Urteil vom 24. November 2010, Az. 8 A 10.40023, Rdnr. 208 juris). Der aus den langfristigen Pachtflächen erwirtschaftete Betrag erreicht damit nicht einen für einen Ein-Personen-Haushalt anzusetzenden Betrag für Privatentnahmen ohne Vermögensbildung von regelmäßig 24.000 €/Jahr. Zudem sind die daneben erforderlichen Rücklagen für die betrieblich notwendige Eigenkapitalbildung und für erforderliche Investitionen, die nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen mindestens 7.500.- € pro Jahr betragen sollten, aus diesen Einnahmen nicht darstellbar. Die langfristige Existenzfähigkeit des Betriebes allein auf der Basis der Bewirtschaftung der langfristig gesicherten Pachtflächen ist daher nicht gegeben. Dies ist bei der Abwägung entsprechend zu berücksichtigen.

Auch wenn man unter Berücksichtigung der offensichtlich zurückhaltenden und sparsamen Lebenshaltung des Einwendungsführers 0501 davon ausgeht, dass der Gesamtbetrieb eine gesicherte Existenzgrundlage für seine möglicherweise sehr bescheidenen Lebensansprüchen bietet, weil der Inhaber schlicht von seiner Hände Arbeit lebt ist in diesem Zusammenhang im Hinblick auf die Existenzfähigkeit des Betriebes zu berücksichtigen, dass der Betriebsinhaber im Jahr 1969 geborene ist und damit noch fast 20 Jahre bis zum Eintritt in das Rentenalter von der Bewirtschaftung des Betriebes leben müsste, was sich bei einer langfristigen Flächenausstattung von nur ca. 20 ha als äußerst schwierig gestalten dürfte.

Zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme wurden seitens des Vorhabensträgers bereits folgende Maßnahmen in die Planung eingearbeitet:

- Die Entwässerung der Fahrbahn in Fahrtrichtung Nürnberg wird ausschließlich

über eine autobahnseitige Versickermulde gewährleistet. Es werden hochgesetzte Muldeneinlaufschächte angeordnet um die Versickerung des Fahrbahnwassers autobahnseitig zu gewährleisten (Flächeneinsparung rund 1.000 m<sup>2</sup>).

- Aufgrund des Verzichtes auf eine anliegerseitige Versickermulde für Fahrbahnwasser kann auf einen anliegerseitigen Betriebsweg zur Wartung und Unterhaltung dieser Einrichtung ebenfalls verzichtet werden (Flächeneinsparung rund 1.350 m<sup>2</sup>).
- Die anliegerseitige Böschungsausrundung wurde von den richtlinienkonformen 3,0 m auf 1,5 m reduziert (Flächeneinsparung rund 500 m<sup>2</sup>). Die Böschungsausrundung dient zudem zugleich der Aufnahme des Niederschlagswassers der Wallböschung.

Die Minimierungsmaßnahmen zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme belaufen sich auf insgesamt auf 2.850 m<sup>2</sup>.

Aufgrund der im Erörterungstermin am 20. Oktober 2016 vorgetragenen Forderung auf weitere Reduzierung der dauerhaften Grundinanspruchnahme durch Optimierung der Lärmschutzanlagen, hat der Vorhabensträger weitere Lärmschutzvarianten geprüft. Zum einen wurde eine Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination, bestehend aus einem 4,00 m hohen Lärmschutzwall und einer 3,00 m Lärmschutzwand untersucht. Zu berücksichtigen ist dabei, dass zur Unterhaltung der Lärmschutzwand ein rückwärtiger Betriebsweg mit 3,00 m Fahrbahnbreite und beidseitigen 0,50 m breiten Banketten erforderlich wird. Zudem sind eine 1,50 m breite Entwässerungsmulde und ein 1,00 m breiter Grundstücksstreifen zur Angleichung der Höhenlage des Betriebsweges an das anschließende Geländeniveau erforderlich. Entsprechend den nachvollziehbaren Ermittlungen des Vorhabensträgers reduziert sich die Grundinanspruchnahme durch die Anordnung einer Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination lediglich um ca. 1.050 m<sup>2</sup> (340 m \* 3,10 m). Gegenüber den für einen Lärmschutzwall anfallenden Kosten von ca. 356.000,00 € (Brutto) erhöhen sich die Kosten für die Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination auf rund 843.000,00 € (Brutto).

Ferner wurde eine Variante mit einer reinen Lärmschutzwandlösung mit 7,00 m Höhe geprüft. Die Anordnung einer fahrbahnnahen Lärmschutzwand bedingt nach Feststellung des Vorhabensträgers die Fassung von Niederschlagswasser der Fahrbahn anstelle der gegenwärtig vorgesehenen Muldenversickerung. Dieses in Entwässerungseinrichtungen gefasste Niederschlagswasser müsste über eine Absetz- und Rückhalteanlage gereinigt und gedrosselt einer Vorflut beziehungsweise dem Grundwasser zugeführt werden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist die Versickerung stets dem Fassen von Niederschlagswasser vorzuziehen. Die Anlagen

zur Niederschlagswasserbeseitigung bedingen erhöhte technische Anforderungen gegenüber der Muldenversickerung und führen zu entsprechende Bau- sowie Unterhaltskosten. Weiterhin ist mit den Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung ebenfalls eine zusätzliche neue Grundinanspruchnahme verbunden, so dass sich die erreichte Reduzierung der Grundinanspruchnahme vermindert. Aufgrund der dargestellten Zusammenhänge kann die Planfeststellungsbehörde der Auffassung des Vorhabensträgers, dass eine reine Lärmschutzwand an dieser Stelle technisch als nicht sinnvoll anzusehen ist und daher eine Variante mit fahrbahnnahen Lärmschutzwänden ausscheidet, nachvollziehen.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass sich Lärmschutzwälle gegenüber Lärmschutzwänden grundsätzlich besser in das Landschaftsbild einfügen lassen und bei landschaftsgerechter Gestaltung, wie vorliegend, insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles bewirken. Außerhalb städtischer Bereiche sind daher Lärmschutzwälle Mittel der Wahl, wobei hier auch die niedrigeren Kosten für den Lärmschutzwall sprechen.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen.

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen sowie des haushaltsrechtlichen Grundsatzes einer wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von Steuergeldern, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen.

Ein Verzicht auf den geplanten Lärmschutzwall kommt unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1.2 und 3.3.6.4.1.7 nicht in Betracht.

#### Zu 3. und 4.:

In die Abwägung ist einzustellen, dass der Einwendungsführer Zuckerrüben anbaut und nach eigenen Angaben dafür mindestens 14 ha landwirtschaftliche Nutzfläche benötigt. Auch nach dem Flächenentzug verbleiben dem Einwendungsführer rund 14,6 ha (15,41 ha – 0,83 ha) langfristig gesicherte Pachtflächen.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den in vorstehender Ziffer 3.5.1.1.4 genannten Gründen aus.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde darf auch nicht bereits

im Planfeststellungsverfahren entscheiden, welche Entschädigungen dem Eigentümer zu leisten sind. Eine Ersatzlandgestellung könnte allenfalls im Entschädigungsverfahren bei einer Existenzgefährdung gewährt werden, wobei eine Existenzgefährdung unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu 2. nicht vorliegt.

Zu 5.:

Der Lärmschutzwall weist entgegen der Annahme der Einwendungsführer eine Höhe von 7,00 m und nicht von 11,00 m bis 12,00 m bezogen auf die Gradienten der Bundesautobahn A 3 auf. Die Verschattungswirkung des Lärmschutzwalls im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers wirkt sich im Wesentlichen auf den Lärmschutzwall selbst aus. Wie der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 ausgeführt hat und auch den festgestellten Planunterlagen zu entnehmen ist (Band 3: Unterlage 9.2, Blatt Nr. 4T) sind auf der dem Eigentumsbeziehungsweise Pachtgrundstück der Einwendungsführer 0175 und 0501 zugewandten Seite des Lärmschutzwalls keine Baumpflanzungen mit entsprechendem Schattenwurf vorgesehen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.12 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine Ausweitung der Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Wiget, in Zeitler, BayStrWG, Art. 17, RdNr. 54, 26. Erg.-Lfg. 2015). Unter Hinweis auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.5.1.2.2 dieses Beschlusses ist davon vorliegend nicht auszugehen.

Das auf der Bundesautobahn A 3 anfallende Niederschlagswasser wird in der zwischen der Fahrbahnfläche und dem Lärmschutzwall geplanten Versickermulde gefasst. Eine Vernässung des Grundstücks des Einwendungsführers 0175 durch Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 kann somit ausgeschlossen werden. Das auf der dem Grundstück des Einwendungsführers 0175 zugewandten Seite des Lärmschutzwalls anfallende und nicht über die Dammfläche versickerte Oberflächenwasser wird in der Böschungsausrundung am Dammfuss aufgenommen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.14 und 4.16 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Fazit:

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange

überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 wird verwiesen.

### 3.5.3.3 Rechtsanwälte Schneider & Kollegen

#### Mandanten:

- Einwendungsführer 0015
- Einwendungsführer 0143
- Einwendungsführer 0557
- Einwendungsführer 0558
- Einwendungsführer 0559
- Einwendungsführer 0560
- Einwendungsführer 0561
- Einwendungsführer 0562
- Einwendungsführer 0563
- Einwendungsführer 0370
- Einwendungsführer 0389

Die jeweiligen Einwendungsschriftsätze vom 4. November 2014 enthielten teilweise für alle und teilweise für eine Vielzahl der Einwendungsführer gültige Einwendungen. Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, wird die Behandlung der allgemeingültigen Einwendungen der Behandlung der jeweiligen Einzeleinwendungen vorangestellt:

Bezüglich der individuellen Einwendungen sowie der von den Einwendungsführern zum Teil in eigenen Schreiben vorgebrachten Einwendungen wird auf die Ausführungen zu den jeweiligen Einwendungsführern verwiesen.



### 3.5.3.3.1 Allgemeine Einwendungen

Zu den allgemeinen Einwendungen wird folgendes festgestellt, wobei die Nummerierung des Einwendungsschriftsatzes des Einwendungsführers 0015 beibehalten wird:

#### 1.2. Grundsatz der Abwägung

Die allgemeinen Ausführungen bezüglich des Grundsatzes der rechtsstaatlichen und ermessensgemäßen Abwägung beruhen auf den angeführten gesetzlichen Grundlagen und bedürfen insoweit keiner ergänzenden Ausführungen. Auf die weiteren Ausführungen zu den allgemeinen und individuellen Einwendungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### 2. Einwendungen anhand des Erläuterungsberichts vom 1. August 2014

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen die Tekturunterlagen vom 30. November 2015 mit ein, soweit sich hierdurch Änderungen gegenüber den ursprünglichen Unterlagen vom 1. August 2014 ergeben. Die Bezeichnung der Unterlagen erfolgt gemäß dem maßgebenden Planungsstand vom 30. November 2015. Soweit zur Klarstellung erforderlich, werden ergänzend die ursprünglichen Planbezeichnungen (Plan-Nrn. ohne „T“) mit angegeben.

#### 2.1. Verfahrensrechtliche Einwendungen

2.1.1. Wie vorstehend in Ziffer 3.5 ausgeführt, würde nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. Juli 1990, Az. 1 BvR 1244/87, DVBl. 1990, 1041, die Angabe der Namen der Einwendungsführer sowie deren Eigentumsverhältnisse im Planfeststellungsbeschluss und damit auch in den Planfeststellungsunterlagen deren grundrechtlich gewährleistetetes Recht auf informationelle Selbstbestimmung nach Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG verletzen.

Die personenbezogenen Daten wurden daher sowohl in den Planfeststellungsunterlagen wie auch in diesem Beschluss dahingehend anonymisiert, dass jedem Grundstückseigentümer und Einwendungsführer eine Betriebsnummer zugeteilt wird, wobei die grundbetroffenen Einwendungsführern zugeordnete Nummer identisch mit der im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Nummer ist. Die Zuordnung etwaiger Betroffenheiten und der individuellen Einwendungen zum jeweiligen Einwendungsführer ist damit bestimmbar und gewährleistet.

Die individuelle Grundbetroffenheit konnte mit den anonymisierten Grunderwerbsunterlagen, bestehend aus den Grunderwerbsplänen und dem

Grunderwerbsverzeichnis (vgl. Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1, 2T, 3T, 4, 5T, 6T und 7 sowie Unterlage 10.2T), über die Angabe der Gemarkung und der Flurnummer zweifelsfrei festgestellt werden, da davon auszugehen ist, dass dem Einzelnen die jeweiligen Grundstücksverhältnisse bekannt sind. Selbst bei gewissen Zweifeln konnte im Rahmen der öffentlichen Auslegung die jeweilige Kommune, der die Codeliste mit den Grundstückseigentümern vorlag, entsprechende Auskunft geben.

Warum aus dem mit „anonymisierten Bauwerksverzeichnis“ bezeichneten Regelungsverzeichnis (Band 4: Unterlage 11T) keine „konkreten Detailbetroffenheiten mit der enteignungsrechtlichen Vorwirkung“ feststellbar sein sollen erschließt sich nicht, da hier keine grundrechtlich gewährleisteten Rechte berührt werden und das Regelungsverzeichnis daher nicht anonymisiert ist.

2.1.2. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses ausgeführt, sind gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Ausbaumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten und in Teil B, Abschnitt III, Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses näher beschriebene Planungsziel, insbesondere der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der Verbesserung der Leistungsfähigkeit sowie Verkehrssicherheit der Bundesautobahn A 3 und nicht zuletzt der erheblichen Verbesserung des Lärmschutzes, nicht Genüge getan wird.

Bezüglich möglicher bestandsorientierter Planungsvarianten wird auf die umfassenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Der geplante bestandsorientierte Ausbau der Bundesautobahn A 3 bedingt keine Neuzerschneidungen oder Immissionswirkungen in bisher unbelasteten Gebieten. Vorliegend sind daher diejenigen Varianten abwägungsrelevant, die sich beim Ausbau auf die vorgegebene, weil vorhandene Strecke beschränken. Angesichts der dichten und engen Bebauung beidseitig der vorhandenen Bundesautobahn A 3 sowie der aufgrund der in Abhängigkeit zu Entwurfsgeschwindigkeit und Radienanforderungen nicht kleinräumig beliebig verschwenkbaren Streckenführung waren in erster Linie Varianten zu prüfen, die die vorhandene Trasse unter weitgehender Verschonung angrenzender Flächen so weit als möglich einbeziehen. Großräumige Vorhabensalternativen hinsichtlich der Trassenführung drängen sich somit unter Berücksichtigung

des Gebots der Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Grundstücke Dritter sowie in Natur und Landschaft nicht auf. Jede Neutrassierung würde erhebliche Nachteile nach sich ziehen zum Beispiel bezogen auf die Belange Eingriffe in Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Neuzerschneidung und Wirtschaftlichkeit.

Grundsätzlich kommen für die 6-streifige Verbreiterung des 4-streifigen Bestandsquerschnitts der Bundesautobahn A 3 zwei Ausbauvarianten in Betracht:

- symmetrischer Ausbau mit beidseitiger Verbreiterung und
- asymmetrischer Ausbau mit einseitiger Verbreiterung.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses ist unter Abwägung aller Gesichtspunkte keine Alternative erkennbar, die sich gegenüber der den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden symmetrischen Ausbauvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde.

Eine Kombination der beiden Ausbauarten über Teilstrecken lässt unabhängig von trassierungstechnischen Fragen keine Vorteile erkennen, da Vor- und Nachteile der einzelnen Ausbauvarianten lediglich für die jeweiligen Bereiche übernommen werden, jedoch keine gegenüber dem symmetrischen Ausbau deutlichen Vorteile wie beispielsweise geringere Flächeninanspruchnahme erkennbar sind. Es finden allenfalls Eingriffsverlagerungen statt.

Da die Linienführung der Bundesautobahn A 3 in Grund- und Aufriss beibehalten wird und somit keine Abweichung von der bestehenden Trasse der Bundesautobahn A 3 umfasst, war keine eigene Linienbestimmung im Sinne des § 16 FStrG erforderlich.

2.1.3. Hinsichtlich des vorgetragenen Einwandes, dass die Anstoßfunktion der Bekanntmachung nicht gegeben wäre, da ein Hinweis auf die enteignungsrechtliche Betroffenheit fehle, ist folgendes festzustellen:

Art. 73 Abs. 5 S. 1 BayVwVfG, der die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung verlangt, zielt darauf ab, eine Anstoßwirkung in dem Sinn zu erzielen, dass den möglicherweise Interessierten bewusst wird, dass sie möglicherweise interessiert sind und deshalb erforderlichenfalls weitere Schritte unternehmen müssen, um ihr Interesse wahrnehmen zu können. Zu den zu unternehmenden Schritten gehört es dann in erster Linie, die Vorhabensunterlagen einzusehen. Die ortsübliche Bekanntmachung muss

also den möglicherweise Interessierten den Anstoß zur näheren Befassung mit dem Vorhaben geben, sozusagen den „Befassungsanstoß“. Dieser Befassungsanstoß muss „verlässlich“ gegeben werden. Die betroffenen Grundstückseigentümer müssen dem Bekanntmachungstext ohne weiteres entnehmen können, dass ihre Grundstücke von dem Vorhaben erfasst werden können (VGH München, Gerichtsbescheid vom 27. Oktober 2010, Az. 22 A 09.40058, Rdnr. 19). Die im Verfahren erfolgte Bekanntmachung hat die Gemarkungen genannt, in denen Grundstückseigentümer grundbetroffen sind. Insofern war es jedermann möglich zu erkennen, ob er möglicherweise betroffen ist. Dadurch war er auch veranlasst, Einsicht in die Planunterlagen zu nehmen und aus diesen ging die Grundstücksbetroffenheit ebenfalls eindeutig hervor. Nicht erforderlich ist es, in der Bekanntmachung selbst rechtliche Bewertungen aufzunehmen und auf die rechtlichen Folgen einer (möglichen) Enteignung in rechtlicher Hinsicht darzulegen. Die Anstoßfunktion war nach alledem gegeben.

2.1.4. Das sich eventuell aus den Ausführungen in Unterlage 1, Kapitel 0.1 der Planunterlagen vom 1. August 2014 ergebende Missverständnis bezüglich der Übereinstimmung von Baukilometer und Betriebskilometer ist durch die in der Unterlage 1T, Kapitel 0.1 in Band 1 vorgenommene Berichtigung (vgl. Blau eintrag in der Unterlage 1T, Kapitel 0.1) in der Planunterlage vom 30. November 2015 behoben. Unabhängig davon hat sich die Übereinstimmung der Betriebskilometer mit den Baukilometern auch bereits aus den Planunterlagen vom 1. August 2014 ergeben, da in allen Lageplanausfertigungen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1 bis 7) am Beginn und am Ende des Planfeststellungsabschnittes vermerkt war, dass der Betriebskilometer mit dem Baukilometer identisch ist. Alle textlichen Beschreibungen und Ortsangaben auf Plänen beziehen sich auf den in den Lageplänen angegebenen Bau-km.

In Kapitel 6.1.1.8 der Unterlage 1 vom 1. August 2014 und der Unterlage 1T vom 30. November 2015 wurden die jeweiligen Schutzabschnitte lediglich kurz zusammengefasst beschrieben. Auf die Detailbeschreibung in der Unterlage 17.1 der Planunterlagen vom 1. August 2014 und in der nunmehr maßgebenden Unterlagen 17.1T wurde jedoch hingewiesen. Unter Hinweis auf die Kapitel 5.2 und 5.4.2 bis 5.4.13 der Unterlage 17.1 beziehungsweise der nunmehr maßgebenden Unterlage 17.1T (Erläuterungen und Ergebnisse der Lärmberechnung) sind die immissionsschutzrechtlichen Schutzabschnitte näher beschrieben und mit Bau-km Angaben versehen. Die individuelle immissionsschutzrechtliche Betroffenheit konnte und kann

sowohl den ursprünglichen Anlagen 2.1 bis 2.11 und 3 zu Unterlage 17.1 wie auch den nunmehr maßgebenden Anlagen 2.1T bis 2.10T, 2.11 und 3T zu Unterlage 17.1T durch die Angabe der postalischen Adresse zweifelsfrei festgestellt werden. Auf die weiteren Ausführungen zu den individuellen Einwendungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.1.5. Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen sind die dem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegenden Planunterlagen vollständig und unmissverständlich. Die individuelle Betroffenheit sei es hinsichtlich der Grund-inanspruchnahme oder der Lärmbeeinträchtigung sowie des Anspruchs auf passive Lärmschutzmaßnahmen kann den Planunterlagen zweifelsfrei entnommen werden. Die Forderung auf Klarstellung und erneute öffentliche Auslegung der Unterlagen wird daher zurückgewiesen.

## 2.2. Sachliche Einwendungen

### 2.2.1. Straßenbauliche Beschreibung (Ziffer 1.2.1 des Erläuterungsberichts)

Eine unvollständige Darstellung der Planung und insbesondere des Regelquerschnitts kann nicht allein aus den Ausführungen in den Ziffern 1.2.1 und 4.3.1 der Unterlage 1 beziehungsweise 1T abgeleitet werden. So wird in Ziffer 4.3.1 der Unterlage 1 beziehungsweise 1T ausdrücklich auf die Darstellung des Regelquerschnitts in Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1 hingewiesen. Entsprechend der textlichen Beschreibungen und planerischen Darstellungen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 1.2.1 und 4.3.1; Band 4: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1) können die alten und neuen Breiten des Straßenquerschnitts sowie die Querschnittsbestandteile den festgestellten Planunterlagen zweifelsfrei entnommen werden (vgl. auch Abbildung 20).

Die festgestellten Planunterlagen sehen einen Regelquerschnitt RQ 36 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) mit einer Breite der Fahrbahnen von je 14,50 m und einer Mittelstreifenbreite von 4,00 m vor. Die Bankette sind regulär jeweils 1,50 m breit. Es ergibt sich somit eine Gesamtbreite von 36,00 m (2 x 14,50 m Fahrbahn + 2 x 1,50 m Bankett + 4,00 m Mittelstreifen).

Im Bestand ist eine Fahrbahnbreite von 11,50 m vorhanden. Die Breite des Mittelstreifens beträgt 4,00 m, die der Bankette 1,50 m.

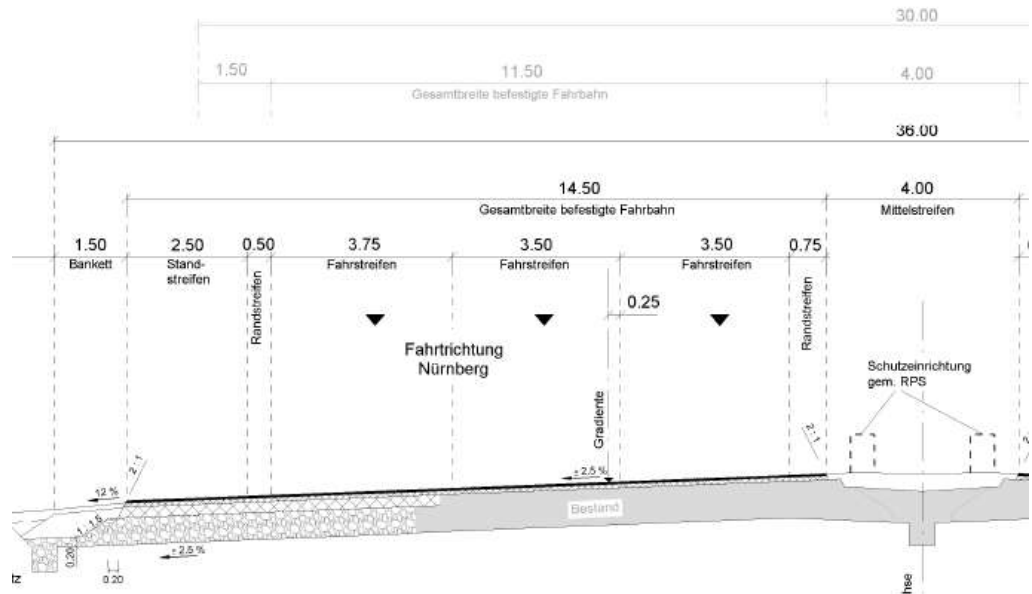


Abbildung 20: Aufteilung Fahrbahnquerschnitt Bundesautobahn A 3 mit Vergleich zum ursprünglichen Querschnitt vereinfacht dargestellt anhand der Fahrbahn in Richtung Nürnberg

In Unterlage 14.1 Blatt 1 (in Abbildung 20 vereinfacht für die Richtungsfahrbahn Nürnberg dargestellt) ist der Regelquerschnitt des Ausbaus dem Bestandsquerschnitt gegenübergestellt. Die vorhandenen Angaben sind vollständig, Widersprüche hinsichtlich der textlichen Ausführungen in Unterlage 1 beziehungsweise 1T, Kapitel 1.2.1 beziehungsweise 4.3.1 sind nicht erkennbar.

### 2.2.2. Streckengestaltung (Ziffer 1.3 des Erläuterungsberichts)

Die Landschaft entlang der Bundesautobahn A 3 unterliegt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof vielen Störungen durch Infrastruktur und Bebauung, insbesondere durch Gewerbenutzungen. In den letzten Jahren ergab sich eine starke Tendenz zur Ausweitung gewerblicher Nutzungen. Die verbleibenden unbebauten Flächenanteile größerer Ausdehnung weisen eine geringe Vielfalt auf. So fehlen weitestgehend landschaftsprägende Struktur- und Vegetationselemente in der intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flur. Das Straßenbegleitgrün der bestehenden Autobahntrasse und trassennahe Gehölze besitzen im plangegenständlichen Ausbauabschnitt trotz Vorbelastungen, abhängig von ihrem Entwicklungs- und Alterszustand, eine Bedeutung für das Landschafts- und Stadtbild. Straßenbegleitgehölze tragen zur optischen Einbindung der Autobahntrasse bei.

Ziel des Gestaltungskonzepts ist neben einer harmonischen Einbindung der Bundesautobahn A 3 sowie der Lärmschutzeinrichtungen in die Landschaft die Verminderung des technischen Eindrucks. Hierbei werden der prägende

Charakter der das Straßenbauwerk in das Landschafts-/Stadtbild einbindenden Straßenbegleitgehölze durch die Neugestaltung wiederhergestellt und tierökologische Aspekte berücksichtigt.

Durch die Gestaltungsmaßnahmen wird die Bundesautobahn A 3 mit den erforderlichen Lärmschutzanlagen in die Landschaft eingebunden. Sie gehen jedoch nicht in die Ausgleichsbilanz mit ein.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 9.3T und Band 5: Unterlage 19.1.1T, Kapitel 5.1 bis 5.3) sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.8, 2.2.3.8, 2.3.7, 2.4 und 3.3.7.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Mit Hilfe des landschaftspflegerischen Gestaltungskonzepts erfolgt die harmonische Einbindung der Autobahn sowie der aus immissionsschutzrechtlichen Gründen zwingend erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen in die Landschaft und eine Verminderung des technischen Eindrucks. Hierbei wird der prägende Charakter, der das Straßenbauwerk in das Landschafts- und Stadtbild einbindenden Straßenbegleitgehölze, durch die Neugestaltung wiederhergestellt. Der prägende Charakter, einer weiträumig durch Lärmschutzanlagen abgeschirmten und mit Straßenbegleitgehölzen gesäumten Autobahn, bleibt somit erhalten. Insgesamt ist festzustellen, dass mit Realisierung der landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Das Landschaftsbild wird dabei zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens nicht in seiner ursprünglichen Form wiederhergestellt, kann aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs weitgehend landschaftsgerecht neu gestaltet werden. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung

bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (OVG Münster, Urteil vom 30. Juni 1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173).

### 2.2.3. Umweltverträglichkeitsprüfung (Ziffer 2.2 des Erläuterungsberichts)

Entsprechend § 2 Abs. 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf

1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Bereits aus den gesetzlichen Festlegungen kann abgeleitet werden, dass individuelle Eigentums- und Betriebsverhältnisse keine Schutzgüter im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung sind und somit auch nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sein können. Der Einwand, dass die notwendigen Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die verfahrensrechtliche und sachliche Auslegung nicht den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen wird daher auch unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen zurückgewiesen.

### 2.2.4. Verbesserung der Verkehrssicherheit (vgl. Ziffer 2.4.3 des Erläuterungsberichts)

#### Verkehrsrechtliche Anordnungen

Es wird der Standpunkt vertreten, dass die Möglichkeiten der Unfallvermeidung durch straßenverkehrsrechtliche Ordnungsmaßnahmen, die keinen Eingriff in die privaten Eigentumspositionen und betriebliche Rechtspositionen verursachen, nicht ausreichend behandelt wurden.

Der Einwand verkennt, dass Verkehrsregelungen durch Verkehrszeichen wegen ihrer sicherheitsrechtlichen Natur immer „potenziell befristet“ sind (Steiner, Jus 1984, 1). Ein Verkehrszeichen darf daher nur für eine (theoretische) Übergangszeit aufgestellt werden, und zwar solange, bis der „Missstand“ durch eine Straßen(aus-)baumaßnahme abgestellt werden kann. Die Möglichkeit, eine verkehrsregelnde Maßnahme, gleich welcher Art



auch immer, zu treffen, kann deshalb niemals einer Planrechtfertigung entgegenstehen.

Vorliegend ist der Verkehr vor allem durch einen hohen Anteil an Schwerverkehr gekennzeichnet. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge liegt im am stärksten belasteten Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität bei rund 69.000 Kfz/24 h (Straßenverkehrszählung 2010). Der Schwerverkehrsanteil liegt im genannten Abschnitt mit rund 15.000 Kfz/24 h bei durchschnittlich 21,4 % und damit deutlich über den Durchschnitt für Autobahnen in Bayern von rund 15 %.

Die Kapazität des 4-streifigen Querschnitts ist aufgrund des außerordentlich hohen durchschnittlichen Verkehrsaufkommens erschöpft und wird weder der heutigen noch der künftigen Verkehrsbelastung gerecht. Als Folgen der hohen Verkehrsbelastung insbesondere des überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteils ergeben sich beinahe täglich Stausituationen mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. So entstehen vermehrt Unfälle im Längsverkehr durch Auffahren auf vorausfahrende Fahrzeuge oder durch Streifen eines parallel fahrenden Verkehrsteilnehmers beim Fahrstreifenwechsel. Des Weiteren werden zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität aufgrund des fehlenden Seitenstreifens unter anderem durch liegenbleibende Fahrzeuge auf dem Verflechtungsstreifen Stau- und Gefahrensituationen hervorgerufen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4 und 3.3.2 dieses Beschlusses scheidet die Nullvariante als Alternative aus, da mit ihr die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 genannten Planungsziele nicht erreicht werden können. Ohne einen entsprechenden Ausbau der Bundesautobahn A 3 bleiben die derzeit vorhandenen und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2.1 dieses Beschlusses näher beschriebenen Defizite weiter bestehen. Diesen kann auch nicht allein mit verkehrsregelnden Maßnahmen wie zum Beispiel Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lkw-Überholverbote wirkungsvoll begegnet werden. Zu berücksichtigen wäre in diesem Zusammenhang, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch die Zielsetzung des § 3 Abs. 1 FStrG konterkarieren würde, so dass sich die Nullvariante überdies auch als ein anderes Projekt im Rechtssinn darstellt, auf das sich die Planfeststellungsbehörde nicht verweisen lassen muss (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30. Oktober 2013, Az. 9 B 18/13 juris).

### Verkehrsrechtliche Anordnungen in Verbindung

- mit der Kombinationsvariante symmetrischer und asymmetrischer Ausbau oder
- mit einer Reduzierung der Fahrstreifenbreiten oder sonstiger Straßenbestandteile wie Mulden, Seitenstreifen oder Bankette

Zum Einwand, dass auf eine kombinierte Variante von symmetrischen und asymmetrischen Ausbau mit oder ohne Seitenstreifen, mit oder ohne 4 m im Bestand zu erhaltenden oder zu reduzierenden (Betonwand-)Mittelstreifen, der zwingend im Rahmen der Verhältnismäßigkeit auf 2,75 m mit Betontrennwand zu reduzieren sein wird und kombiniert mit verkehrsordnenden Maßnahmen, wie Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h, in der Planung nicht eingegangen wurde, ist folgendes festzustellen:

Wie vorstehend zu 2.1.2. bereits ausgeführt, lässt eine Kombination der beiden Ausbauarten über Teilstrecken unabhängig von trassierungstechnischen Fragen keine Vorteile erkennen, da Vor- und Nachteile der einzelnen Ausbauvarianten lediglich für die jeweiligen Bereiche übernommen werden, jedoch keine gegenüber dem symmetrischen Ausbau deutlichen Vorteile wie zum Beispiel geringere Flächeninanspruchnahme erkennbar sind. Es finden allenfalls Eingriffsverlagerungen statt.

Standstreifen (befestigte Seitenstreifen) sind aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Betriebsdienstes unabdingbarer Bestandteil von Autobahnquerschnitten. Standstreifen ermöglichen in Notfällen ein Anhalten der Pannen- und Unfallfahrzeuge ohne Behinderung des fließenden Verkehrs. Die Standstreifen ermöglichen Arbeiten des Straßenbetriebsdienstes ohne Behinderung des fließenden Verkehrs und erleichtern die provisorische Verkehrsführung bei Unfällen oder Verengung der Fahrbahn aufgrund von Bau- und Arbeitsstellen. Die Nachrüstung eines durchgängigen Seitenstreifens im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Die geplante Breite des Mittelstreifens von 4,00 m entspricht dem Regelquerschnitt RQ 36 nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) und wird der Verkehrsbedeutung der Bundesautobahn A 3 gerecht. Neben der Richtungstrennung haben die Mittelstreifen die Aufgabe, Brückenpfeiler, Masten, Schilderbrücken und Entwässerungsanlagen

aufzunehmen. Im vorliegenden Abschnitt ist eine Vielzahl dieser Anlagen zu errichten. Eine Reduktion der Mittelstreifenbreite auf 2,75 m ist aufgrund der erforderlichen Wirkungsbereiche der Schutzeinrichtungen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu vertreten.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.5.1 und 3.3.5.2 entsprechen die Trassierung und die Querschnittsgestaltung, insbesondere auch die gewählten Fahrbahnbreiten, den Vorgaben der RAA.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) und weiteren einschlägigen Richtlinien. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19. März 2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) gestattet das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nur, soweit diese Anordnungen für das zugelassene Vorhaben unmittelbar notwendig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07. Juli 2000, Az. 4 B 94/99, juris).

Insofern bedingt die Trassenführung mit engen Radien im Bereich vom Autobahnkreuz Regensburg bis zur Unterführung der Universitätsstraße bei Bau-km 493+750 aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Geschwindigkeitsbeschränkung von  $V = 100$  km/h um die erforderliche Haltesichtweite einhalten zu können. Nachdem die Trassierung der ausgebauten Bundesautobahn A 3 im anschließenden Bereich bis zum Ausbauende den Vorgaben der RAA entspricht (vgl. die Ausführungen in

Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.5.1 dieses Beschlusses) fehlt der Planfeststellungsbehörde hier unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen die Kompetenz, Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Bundesautobahn A 3 anzuordnen, da hier die erforderlichen Haltesichtweiten uneingeschränkt gewährleistet sind.

2.2.5. Verbesserung der Lärmsituation, Abgassituation u.a. (vgl. Ziffer 2.5.1 ff. Erläuterungsbericht

Lärmsituation:

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

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer näher beschriebenen Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen für die derzeitige örtliche Situation mit den derzeit vorhandenen Schallschutzmaßnahmen haben gezeigt, dass diese Grenzwerte im Untersuchungsbereich teilweise weit überschritten werden (Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen). Die Planung sieht umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form:

- eines lärmindernden Fahrbahnbelages  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ ,
- von Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden sowie
- von Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen

vor, mit denen sich erhebliche Minderungen der Beurteilungspegel erreichen lassen.

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind ebenso wenig zu beanstanden wie die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Für die verbleibenden Anwesen mit Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte, wird der Schutz der Betroffenen vor unzumutbaren Lärmimmissionen durch passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt. Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Verlärmung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht gegen die Baumaßnahme in die Abwägung einzustellen. Die Planung führt jedoch unter Einbeziehung der Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur bestehenden Situation insgesamt

zu einer Entlastung der Betroffenen. Vor allem bewirken die vorgesehenen und in ihrem Umfang nicht zu beanstandenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und im Vergleich zur Situation ohne den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3. Insbesondere bei letzterem ist davon auszugehen, dass es zu deutlich mehr und auch höheren Überschreitung der Immissionsgrenzwerte kommen wird, wie den vorstehenden Ausführungen zu entnehmen ist. Zugunsten des Vorhabens ist auch zu berücksichtigen, dass der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 auch zu einer gewissen Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und damit auch der umliegenden Ortschaften hinsichtlich des Durchfahrtsverkehrs führen wird. Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich auch unter Berücksichtigung des Gesamtlärms kein solches Gewicht zu, als dass es die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### Luftschadstoffe:

Die verbindlichen, immissionsquellenunabhängigen Grenzwerte für Luftschadstoffe der 39. BImSchV sind eingehalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft" und in der VDI-Richtlinie 2310.

Der Vorhabensträger hat die Immissionsbelastungen durch Luftinhaltsstoffe für den vorliegenden Planungsabschnitt des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 nach dem RLuS 2012 abgeschätzt. Die dabei gewonnenen Ergebnisse sind der festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.2) enthalten, worauf Bezug genommen wird (vgl. auch Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.2). Demnach werden die einschlägigen Grenzwerte durchgängig eingehalten (vgl. auch Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.5.1).

Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seinen Schreiben vom 22. Oktober 2014 mitgeteilt, dass es nach Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem RLuS 2012 nicht davon ausgeht, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder überschritten werden.

#### Erschütterungen:

Vgl. nachfolgende Ausführungen zu Ziffer 2.2.6.

Verkehrsprognose:

Unabhängig davon, dass nicht substantiiert dargelegt wird, weshalb

- die Verkehrszählungen 2005 und 2013 die aktuellen Belastungen und Prognosen nicht objektiv ermöglichen;
- der Lkw-Anteil höher als angenommen sein soll und
- der Belastungs- und Prognosewert (DTV in Kfz/24h) zwischen den Anschlussstellen Regensburg-Burgweinting und Rosenhof höher sein soll,

ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde an den vom Vorhabensträger vorgenommenen lärmtechnischen Berechnungen sowie am vorgesehenen Lärmkonzept und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Diese Einschätzung ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde insbesondere aus den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabensträgers aber auch des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde unter anderem nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23. Februar 1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrunde gelegte und auf Basis der von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, einem bei den Gerichten anerkannten Verkehrsgutachter, erstellten Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2030. Der Prognosezeitraum ist deshalb nicht zu beanstanden. Eventuelle Verkehrsverlagerungen sowie auch zusätzlicher neuer Verkehr und damit auch Mehrverkehr infolge der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bundesautobahn A 3 insgesamt sind in die Prognosezahlen eingeflossen und werden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Von der Prognose war daher auszugehen.

Abgesehen von den vorstehenden Ausführungen zur Verkehrsprognose gilt es zu beachten, dass dem Wesen einer jeglichen Prognose zwingend ein gewisser Grad an Unsicherheit immanent ist. Exakte Maßstäbe für

Zukunftsprognosen sind regelmäßig nicht vorhanden. Es kann bei der Überprüfung der vom Vorhabensträger vorgelegten Prognose daher nur darauf ankommen, ob der Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist, also die Daten zutreffend und vollständig erfasst worden sind, die die Grundlage für die Prognose bilden, ob ein Prognoseverfahren angewandt worden ist, welches die Aussage vermitteln kann und ob dieses Verfahren zutreffend angewandt worden ist. Schließlich muss das Ergebnis schlüssig sein (BVerwG, Urteil vom 07. Juli 1978, Az. 4 C 79.76, DVBl. 1978, 845).

Unter Beachtung dieser Voraussetzungen begegnet die Verkehrsprognose auch unter Berücksichtigung der im Verfahren dazu vorgetragenen Argumente im Ergebnis keinen Bedenken. Sie bildet eine taugliche Entscheidungsgrundlage. Es ist nicht erkennbar, dass sie nicht unter Berücksichtigung aller verfügbaren Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig (vgl. auch Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.1 dieses Beschlusses).

#### 2.2.6 Erschütterungsschutz

Die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.3 dieses Beschlusses stellen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG sicher, dass im Zuge der Bauausführung nachteilige Wirkungen in Form schädlicher Umwelteinwirkungen nach § 3 Abs. 1 BImSchG entsprechend den anerkannten Regeln der Technik so weit wie möglich vermieden und die hierzu bestehenden rechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Denn gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG erfasst dabei auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 11/11, DÖV 2012, 898). Der Begriff des Nachteils umfasst dabei alle Formen von Beeinträchtigungen geschützter Rechte und Rechtsgüter mit Ausnahme von Rechten, die der enteignungsrechtlichen Vorwirkung unterfallen, sofern Sie das Maß der Zumutbarkeit überschreiten.

Was baubedingte Immissionen anlangt, so kommen diese allerdings bei der

Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein unausweichlich vor,

- sind nur von vorübergehender Art,
- wirken sich im Wesentlichen nur auf den unmittelbaren Baustellenbereich aus

und müssen in der Regel als vorübergehender Nachteil hingenommen werden, solange nicht ausnahmsweise die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist. Dies gilt insbesondere auch für die geplanten Lärmschutzwälle, die als Erdwälle lagenweise geschüttet werden. Unter Beachtung der DIN 4150 Teil 3 (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.3 dieses Beschlusses) sind Schäden an Gebäuden auszuschließen.

Speziell etwa bei Baulärm beurteilt sich die Frage, ob derart unzumutbare nachteilige Wirkungen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG vorliegen nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - AVV Baulärm - vom 19. August 1970. Diese konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG. Dass deren Vorgaben beim vorliegenden Autobahnausbau eingehalten werden, ist durch die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses sichergestellt.

Auch in Ansehung von durch die Bautätigkeit hervorgerufenen Staubeinträgen oder Erschütterungen wird durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 und 2.1.3 dieses Beschlusses gewährleistet, dass diese zu keinen unzumutbaren nachteiligen Wirkungen führen.

Wenn Schäden kausal durch die Maßnahme verursacht werden, so ist der Vorhabensträger aufgrund der allgemein gültigen gesetzlichen Regelungen verpflichtet diese zu ersetzen. Vorrang hat jedoch in diesem Verfahrensstadium die Verhinderung derartiger Ereignisse.

Schadensersatz- und Entschädigungsfragen sind im Übrigen in den allgemeinen Gesetzen ausreichend geregelt und bedürfen keiner gesonderten Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Auch Bodenerschütterungen durch den Verkehr, die sich durch eine Übertragung im Erdreich negativ auf die Bausubstanz der Häuser auswirken könnte, sind aufgrund des Fahrbahnaufbaus und der Fahrzeugbereifung nicht zu befürchten. Schließlich erfolgt die gesamte Bauausführung einschließlich der Errichtung der Brückenbauwerke, auch im Hinblick auf damit verbundene Immissionen, in schonender Bauweise und entsprechend



den einschlägigen geprüften technischen Regelwerken. Insoweit verweisen wir auch auf die zur Bauausführung aufgenommenen Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1. Damit sind durch das Vorhaben bedingte negative Auswirkungen auf die Bausubstanz der Anwesen der Einwendungsführer insgesamt nicht zu befürchten.

#### 2.2.7. Straßenentwässerung (vgl. Ziffer 2.5.3 des Erläuterungsberichts)

##### Straßenentwässerung

Die bisherigen Anlagen zur Ableitung des Niederschlagswassers (Einleitung in städtische Mischwasserkanäle oder autobahneigene Versickerschächte) entsprechen nicht den wasserwirtschaftlichen Grundsätzen und den Anforderungen des heutigen Gewässer- und Grundwasserschutzes. Zudem sind die bestehenden Entwässerungsanlagen nach rund 50 Jahren weitestgehend erneuerungsbedürftig.

Durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 werden durch die Fahrbahnverbreiterungen zusätzliche Flächen versiegelt und durch die Anlage von Lärmschutzeinrichtungen das bisher über Bankette und Böschungen breitflächig versickerte Niederschlagswasser an einer breitflächigen Versickerung gehindert.

Die Entwässerungseinrichtungen werden quantitativ an die künftigen Erfordernisse und qualitativ an die heute anzuwendenden Regeln der Technik angepasst.

Die geplante und mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmte Straßenentwässerung ist in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlage 1T, Kapitel 4.11; Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 11T; Band 5: Unterlage 18). Bezüglich der näheren Einzelheiten wird daher auf diese Unterlagen verwiesen.

Die geplante Versickerung über die belebte Bodenzone wird den qualitativen Anforderungen der Niederschlagswasserbehandlung gerecht (siehe Unterlage 18.1 Anlage 1 Seite 4). Eine von den Einwendungsführern als solche bezeichnete Verschmutzungsverschlechterung ist damit nicht zu befürchten.

##### Grundwasser

Aufgrund des im Bereich des Aubachs oberflächennah anstehenden Grundwassers hat der Vorhabensträger das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland mit einer hydrogeologischen Untersuchung der Grundwassersituation

beauftragt. Neben den Aufzeichnungen der Grundwassermesspegel von 1974 bis 1994 der Rhein-Main-Donau AG wurden die Daten von 21 im Jahre 2012 errichteten eigenen Grundwassermesspegeln ausgewertet. Aus der Kombination der zuvor genannten Messdaten wurden detaillierte Grundwassergleichen- und Flurabstandspläne erstellt. Um Wiederholungen zu vermeiden wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen zu Punkt 3 des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal in vorstehender Ziffer 3.4.16 verwiesen.

Entsprechend dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Gutachten vom 15. Juli 2014 ist für den Anstieg des Grundwasserstandes während eines Niederschlagsereignisses die flächenhafte Grundwasserneubildung und nicht das Ausmaß der Muldenversickerung maßgeblich. Bei alleiniger Berücksichtigung der Muldenversickerung ergäbe sich in 1 m Entfernung zur Mulde zwischen Ist-Zustand und Planungs-Zustand eine Wasserstandserhöhung um rund 1 cm. Unter Einbeziehung der maßgebenden flächenhaften Grundwasserneubildung ist in 1 m Entfernung zur Mulde zwischen Ist-Zustand und Planungs-Zustand keine Wasserstandserhöhung mehr messbar. Das Gutachten kommt daher zum Ergebnis, dass aufgrund der geplanten Fahrbahnverbreiterung der Bundesautobahn A 3 und der damit erhöhten Versickerungsrate über seitliche Versickermulden keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserzustände zu erwarten sind.

Der Vorhabensträger hat die vom Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland erstellten Gutachten dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachbehörde vorgelegt und im Detail besprochen. Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg bestand mit dem Ergebnis der Gutachten Einverständnis. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind daher keine zwingenden Gründe erkennbar, die ein Heranziehen der vom Wasser- und Bodenverband Aubachtal angeführten Unterlagen (Planfeststellungs- und Genehmigungsunterlagen für den Aubachsammler und das Schöpfwerk für den Aubachsammler) rechtfertigen. Der entsprechende Antrag auf Heranziehung der angeführten Unterlagen wird daher zurückgewiesen.

#### Hochwasser

Der Vorhabensträger hat zudem das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland mit der Untersuchung der Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Bundesautobahn A 3 auf das Einzugsgebiet des Aubachs beauftragt. Hierzu

hat das Büro Dr. Blasy & Dr. Øverland das bestehende Niederschlags-Abfluss-Modell erweitert. Dabei wurden auch Anpassungen am Modell des Ist-Zustands vorgenommen, um die bestehende Entwässerung der Bundesautobahn A 3 in das Aubach-Gebiet, die bisher noch nicht berücksichtigt wurde, zu integrieren. Für den Planungszustand wurden die geplanten Regenrückhaltebecken integriert und die zusätzliche Versiegelung durch die neuen Fahrstreifen berücksichtigt. Es wurden zwei Bemessungsfälle untersucht: Zum einen ein  $HQ_{100}$  am Aubach (bei offenem Siel) und zum anderen ein  $HQ_{100}$  an der Donau (geschlossenes Siel).

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die geplanten Volumina für die Regenrückhaltebecken 2 und 3 ausreichend sind, um auch die Rückhaltung von Niederschlagsabflüssen der Autobahntwässerung sowohl bei einem  $HQ_{100}$  am Aubach, als auch bei einem  $HQ_{100}$  der Donau zu gewährleisten.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Punkt 3 des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal in vorstehender Ziffer 3.4.16 verwiesen.

#### Zu berücksichtigende Regenerenignisse

In der vorliegenden Planung sind die Entwässerungsanlagen dahingehend bemessen, die qualitative Reinigung des Niederschlagswassers für 1-jährige Regenerenignisse und die quantitative Rückhaltung für 5- beziehungsweise 10-jährige Regenerenignisse zu gewährleisten. Dies entspricht den Regeln der Technik und wurde auch vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachbehörde nicht beanstandet. Die Überschreitungshäufigkeit wurde in Abhängigkeit vom Schutzziel des Gewässers und der Bebauung und vom Gefährdungspotential bei Überschreiten des Stauziels festgelegt. Die Forderung, die Entwässerungseinrichtungen auf 50-jährige Regenerenignisse zu bemessen, würde deutliche größere Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum auslösen und ist somit bei den vorliegenden Randbedingungen als unverhältnismäßig zu betrachten.

#### 2.2.8 Öffentliches Interesse (vgl. Ziffer 2.6 des Erläuterungsberichts)

Zum Einwand, dass der Unfallschutz in erster Linie mit straßenverkehrsordnenden Maßnahmen hergestellt werden muss, bevor die „ultima ratio“ gewählt wird, nämlich der enteignungsrechtlich vorwirkende Planungseingriff auf privatem Grund und Boden und eingerichtete und ausgeübte Betriebe, wird auf die vorstehenden Ausführungen zu 2.2.4. verwiesen.

Wie dort bereits ausgeführt, verkennt der Einwand, dass Verkehrsregelungen durch Verkehrszeichen wegen ihrer

sicherheitsrechtlichen Natur immer „potenziell befristet“ sind (Steiner, Jus 1984). Ein Verkehrszeichen darf daher nur für eine (theoretische) Übergangszeit aufgestellt werden, und zwar solange, bis der „Misstand“ durch eine Straßen(aus-)baumaßnahme abgestellt werden kann. Die Möglichkeit, eine verkehrsregelnde Maßnahme – gleich welcher Art auch immer - zu treffen, kann deshalb niemals einer Planrechtfertigung entgegenstehen.

Vorliegend ist der Verkehr vor allem durch einen hohen Anteil an Schwerverkehr gekennzeichnet. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge liegt im am stärksten belasteten Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität bei rund 69.000 Kfz/24 h (Straßenverkehrszählung 2010). Der Schwerverkehrsanteil liegt im genannten Abschnitt mit rund 15.000 Kfz/24 h bei durchschnittlich 21,4 % und damit deutlich über den Durchschnitt für Autobahnen in Bayern von rund 15 %.

Die Kapazität des 4-streifigen Querschnitts ist aufgrund des außerordentlich hohen durchschnittlichen Verkehrsaufkommens erschöpft und wird weder der heutigen noch der künftigen Verkehrsbelastung gerecht. Als Folgen der hohen Verkehrsbelastung insbesondere des überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteils ergeben sich beinahe täglich Stausituationen mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. So entstehen vermehrt Unfälle im Längsverkehr durch Auffahren auf vorausfahrende Fahrzeuge oder durch Streifen eines parallel fahrenden Verkehrsteilnehmers beim Fahrstreifenwechsel. Des Weiteren werden zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Universität aufgrund des fehlenden Seitenstreifens unter anderem durch liegenbleibende Fahrzeuge auf dem Verflechtungsstreifen Stau- und Gefahrensituationen hervorgerufen.

#### 2.2.9. Ausbauvarianten (vgl. Ziffer 3.3.1 ff. des Erläuterungsberichts)

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die vorstehenden Ausführungen zu 2.1.2. und 2.2.4. verwiesen.

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG dem Fernstraßenausbaugesetz als Anlage beigefügt ist, ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof im vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung enthalten.

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen

Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05. Juni 1992, Az. 4 NB 21.92, NVwZ 1992, 1093).

Der im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltene 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Rosenhof untergliedert sich in zwei Planungsabschnitte:

- Abschnitt 1: Anschlussstelle Nittendorf bis Autobahnkreuz Regensburg
- Abschnitt 2: Autobahnkreuz Regensburg bis Anschlussstelle Rosenhof.

Die Aufteilung in die genannten Planungsabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat, wie bereits ausgeführt, eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992, Az. 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572).

Bei dem gegenständlichen Abschnitt handelt es sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der Bundesautobahn A 3 angebunden werden kann. Ein unzulässiges Präjudiz sowohl für den weiteren im Bedarfsplan enthaltenen Abschnitt in Richtung Westen, wie auch für einen eventuell künftigen 6-streifigen Ausbauabschnitt in Richtung Osten wird durch die Planung nicht geschaffen. Die Möglichkeit der Weiterführung des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 über den gegenständlichen Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für den in westlicher Richtung nachfolgenden Abschnitt sind in die Entscheidung einbezogen. Das Vorhaben wurde also auch hinsichtlich des Gesamtkonzepts und seiner Vertretbarkeit untersucht.

Inwieweit durch den geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 eine Verlagerung der Stauhäufigkeit vom Autobahnkreuz Regensburg zur Anschlussstelle Rosenhof mit Negativauswirkungen auf die Bundesstraße 8 erfolgen soll, wird nicht substantiiert begründet. Tatsache ist jedoch, dass die Verkehrsbelastung auf der Bundesautobahn A 3 ab der Anschlussstelle Rosenhof in Richtung Wörth an der Donau bis zur Anschlussstelle Kirchroth deutlich abnimmt. Insofern ist die Befürchtung einer verlagerten Stauproblematik unbegründet.

### 3.5.3.3.2 Einwendungsführer 0015, 0567, 0568 und 0569

Der Einwendungsführer 0015 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage Nr. 10.1, Blatt Nr. 5T sowie Unterlage 10.2T). Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers 0015 verfügt entsprechend der von der Rechtsanwaltskanzlei Schneider & Kollegen mit Schreiben vom 4. November 2014 übersandten Unterlagen über insgesamt ca. 15 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen welche sich aus Eigentums- und Pachtflächen zusammensetzen. Nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg wird der Betrieb entsprechend dem Mehrfachantrag 2017 des Einwendungsführers im Nebenerwerb geführt.

Der Einwendungsführer hat mit Schreiben 21. Oktober 2014 selbst ohne nähere Angabe von Gründen Einspruch gegen die geplante Straßenbaumaßnahme erhoben und auf eine spätere Erklärung des Einspruchs verwiesen. Unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen muss daher auf den Einspruch vom 21. Oktober 2014 nicht näher eingegangen werden.

Soweit nachfolgend nicht gesondert darauf hingewiesen wird, gelten die nachfolgenden Ausführungen zu den Einwendungen entsprechend dem Schriftsatz der Kanzlei Schneider & Kollegen vom 4. November 2014 für die Einwendungsführer 0015 und 0567 bis 0569 in gleichem Umfang. Zu den Einwendungen, wobei die Nummerierung des Schriftsatzes vom 4. November 2014 übernommen wird, ist folgendes festzustellen:

#### zu 1.1. Betroffenheit

Zur Schilderung der Betroffenheiten sind keine weiteren Anmerkungen veranlasst.

#### zu 1.2. Grundsatz der Abwägung

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 1.2. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

#### zu 2.

##### zu 2.1.

##### zu 2.1.1. bis 2.1.5.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.1.1. bis 2.1.5. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu Punkt 2.1.1 wird ergänzend angemerkt, dass die fehlerhafte Angabe der postalischen Adresse in den Tekturunterlagen korrigiert wurde (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.8T).

zu 2.2. Sachliche Einwendungen

zu 2.2.1. bis 2.2.9.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.2.1. bis 2.2.9. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu folgenden Punkten sind Ergänzungen veranlasst:

zu 2.2.5 Verbesserung der Lärmsituation, Abgassituation

Der vorliegende Planung zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof liegt die Verkehrsuntersuchung „A 3 und A 93 Raum Regensburg“ einschließlich Verkehrsprognose 2030 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus dem Jahre 2013 zu Grunde. Die vorliegende Planung berücksichtigt die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung. Der 6-streifige Ausbau im angegebenen Ausbauabschnitt trägt daher der derzeitigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung in ausreichendem Umfang Rechnung.

Die Befürchtung einer verlagerten Stauproblematik in Richtung Anschlussstelle Rosenhof oder darüber hinaus und damit an den Anwesen der Einwendungsführer vorbei ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet.

Bezüglich des Hinweises auf Punkt 2.1.1. wird auf die entsprechende Antwort zu Punkt 2.1.1. verwiesen.

zu 2.2.6. Erschütterungsschutz

Für Baustelleneinrichtungen und Baustraßen werden nach Möglichkeit bestehende oder geplante Straßennebenflächen in Anspruch genommen. Die Erschließung der Baustelle selbst erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3. Sofern das nachgeordnete Straßennetz dafür in Anspruch genommen werden muss, liegt straßenrechtlicher Gemeingebrauch vor. Zudem werden technische Vorkehrungen gegen eine Verschmutzung der Straßen verwendet. Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Eine Führung des Baustellenverkehrs über das Hofgrundstück mit Hofstelle und Wohnungen ist weder vorgesehen noch erforderlich und aufgrund der baulichen Situation auch gar nicht möglich.

zu 2.2.9. Ausbauvarianten

Bezüglich der unter diesem Punkt mit angesprochenen Querschnittsaufteilung und der Breiten der einzelnen Straßenbestandteile wie Fahrbahnbreiten, Mittel- und/oder Seitenstreifen, Randstreifen und Entwässerungsmulden wird auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zu den Punkten 2.2.1 und 2.2.4 verwiesen.

Die im Bereich von Irl parallel zur Bundesautobahn A 3 verlaufende 110 kV-Leitung einschließlich des angesprochenen Mastes sind vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 2.2.10. Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Zu den beschriebenen örtlichen Verhältnissen sind keine weiteren Anmerkungen erforderlich.

#### zu 2.2.11. Betriebswege/öffentliche Feld- und Waldwege

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 4; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.2.31) ist nördlich des Lärmschutzwalls bei Irl im Bereich zwischen Bau-km 499+225 und Bau-km 499+995 kein rückwärtiger Betriebsweg vorgesehen. Im Bereich von Irl sind auf der Nordseite der Bundesautobahn A 3 keine Flächen der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffen. Das am nächsten zur Bundesautobahn A 3 und durch die vorhandene Bebauung abgeschirmte Anwesen weist einen Abstand von rund 215 m zum künftigen Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 beziehungsweise rund 190 m zur künftigen Grundstücksgrenze auf. Es liegt somit diesbezüglich keine unmittelbare Betroffenheit und insbesondere auch kein das Eigentum oder den Betrieb in seiner Existenz gefährdender Eingriff vor. Auf die nachfolgenden Ausführungen zu Punkt 3.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 2.2.12. Lärmschutzanlagen

Die Lärmschutzanlagen waren sowohl in den ausgelegten und sind in den festgestellten Planunterlagen umfassend beschrieben und nachvollziehbar dargestellt (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T). Das im Schriftsatz angeführte Kapitel 4.8 enthält entsprechende Verweise auf die Begründung und Abmessung der Lärmschutzanlagen. Es ist nicht nachvollziehbar inwieweit die Ausführungen in Kapitel 4.8 der Unterlage 1T zu Ermessensfehlern führen sollen. Der Einwand ist als unbegründet zurückzuweisen.

Bezüglich des Verweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1, 2.2.5 und 2.2.6 wird auf die entsprechenden Antworten zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

#### zu 2.2.13. Leitungen

Im angegebenen Bereich zwischen der Staatsstraße 2145 und der Gemeindeverbindungsstraße Barbing – Oberheising südlich der Bundesautobahn A 3 sind keine Grundstücke der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben oder eventuell damit verbundener Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen



vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen. Bereits insoweit ist der vorgebrachte Einwand nicht nachvollziehbar. Unabhängig davon sind die angesprochenen Leitungsverlegungen in den Lageplänen zu den Spartenverlegungen (Band 1: Unterlage 5.2, Blatt Nr. 5T) mit Flurnummern dargestellt. Die betreffenden Leitungen sind textlich bezeichnet und mit einer Regelungsverzeichnisnummer versehen. Im Regelungsverzeichnis sind die Leitung und deren Betroffenheit textlich beschrieben (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 4.2.20, 4.2.24, 4.4.8, 4.8.13 und 4.8.18). Individuelle Betroffenheiten waren und sind daher zweifelsfrei feststellbar.

Die 110 kV-Leitung ist vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Die geforderte Erdverkabelung steht somit in keinem Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 und kann dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht werden.

### zu 3. Anträge

#### zu 3.1. Landwirtschaft, Existenzgefährdung

Das vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffene Grundstück des Einwendungsführers 0015 liegt südlich der Bundesautobahn A 3 und westlich der Gärtnersiedlung der Stadt Neutraubling. Inwieweit hier Eingriffe in den im Ortskern von Irl nördlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen unmittelbaren „Infrastrukturhofumgriffsbereich“ erfolgen sollen sowie massive Strukturschäden bei den hofnah gelegenen, arrondiert und maschinell bewirtschaftungsfähig gestalteten Grundstücken entstehen sollen, ist nicht nachvollziehbar dargelegt.

Aus der betroffenen Grundstücksfläche mit einer Gesamtbreite von rund 130 m und einer Länge von rund 300 m (Gesamtfläche rund 3,92 ha) wird für das geplante Straßenbauvorhaben ein ca. 30 m langer Grundstücksstreifen über die gesamte Breite benötigt. Der Zuschnitt des Grundstücks wird hierdurch nicht nachteilig verschlechtert und es entsteht mit einer verbleibenden Grundstücksfläche von rund 3,5 ha auch keine unwirtschaftliche Restfläche. Der Einwand bezüglich der Strukturverschlechterung und des Restflächenproblems der betroffenen Betriebsfläche ist daher ebenfalls zurückzuweisen.

Unabhängig davon wurde die vorsorglich angemeldete Existenzgefährdung einer näheren Prüfung unterzogen.

Nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg bewirtschaftet der Einwendungsführer auf Grundlage des Mehrfachantrages 2017 seinen landwirtschaftlichen Betrieb mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von rund 15 ha (vgl. auch Angaben im Schriftsatz vom 4. November 2014) im Nebenerwerb. Die landwirtschaftliche Nutzfläche setzt sich dabei aus Eigentums- und

Pachtflächen zusammen, wobei nähere Angaben zum Umfang und zur Laufzeit der Pachtflächen nicht vorliegen.

Zu den rechtlichen Grundlagen wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.5.1.1.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend gilt, dass bei Nebenerwerbsbetrieben der Einwand der Existenzgefährdung oder -vernichtung nur bei Vorliegen besonderer Umstände in Betracht kommt (VGH München, Beschluss vom 9. September 2014, Az. 8 A 13.40047, Rdnr. 18 juris). Durch das Straßenbauvorhaben gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb insgesamt 4.180 m<sup>2</sup> Eigentumsflächen verloren. Unabhängig von der Frage inwieweit es sich um langfristig angepachtete Flächen handelt, bedeutet dies einen Flächenverlust von rund 2,8 % seiner insgesamt bewirtschafteten Flächen. Insofern ist davon auszugehen, dass dies einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht in seiner Existenz gefährden kann. Weiter ist zu berücksichtigen, dass der Einwendungsführer auch noch weitere, nicht näher dargelegte, Einkommensquellen hat, welche ebenfalls seiner Existenzsicherung dienen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb, nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14. April 2010, 9 A 13.08 – juris, Rdnr. 27). Nachdem es sich hier um einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb handelt, ist daher bereits allein unter diesem Gesichtspunkt bei einem Flächenverlust von rund 2,8 % seiner insgesamt bewirtschafteten Flächen nicht von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwendungsführers auszugehen. Der beschriebene Flächenverlust belastet den Betrieb des Einwendungsführers sicherlich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einem Nebenerwerbsbetrieb regelmäßig bereits dem Grundsatz nach der Einwand einer Existenzgefährdung ausscheidet, da ein derartiger Betrieb nicht darauf angelegt ist, dem Betriebsleiter und seiner Familie ein langfristiges Auskommen zu gewährleisten. Besondere Umstände, die diese Annahme in Frage stellen könnten, drängen sich nicht auf. Auch die Frage ob es sich um langfristige Pachtverträge handelt muss daher nicht näher untersucht werden.

Der Eingriff in die Grundstücksfläche des Einwendungsführers ergibt sich aufgrund des zwischen Bau-km 500+480 und Bau-km 500+825 erforderlichen Lärmschutzwalls (vgl. Abbildung 18 auf S. 527). Dieser Lärmschutzwall mit einer Höhe von 8,00 m ist zur Einhaltung der nach der 16 BImSchV im Bereich der Gärtnersiedlung der Stadt Neutraubling geltenden Immissionsgrenzwerte erforderlich. Von Seiten des Vorhabensträgers wurde, aus Kostengründen und nachdem sich Lärmschutzwälle

gegenüber Lärmschutzwänden grundsätzlich besser in das Landschaftsbild einfügen und bei landschaftsgerechter Gestaltung insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles bewirken lassen, ein Lärmschutzwall gewählt.

Aufgrund des Einwandes die Grundinanspruchnahme zu reduzieren hat der Vorhabensträger als Variante eine Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination bestehend aus einem 5,00 m hohen Lärmschutzwall und einer aufgesetzten 3,00 m hohen Lärmschutzwand untersucht (vgl. Abbildung 19 auf S. 527). Diese Lärmschutzkombination schließt in östlicher Richtung an die dort vorgesehene insgesamt 11,00 m hohe Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination (8,00 m Lärmschutzwall + 3,00 m Lärmschutzwand) an. Eine Beschränkung der Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination lediglich auf eine Länge von ca. 130 m auf Höhe des Grundstücks des Einwendungsführers ist wegen der kleinteiligeren Wechsel der Lärmschutzanlagen aus gestalterischen und technischen Gründen nicht sinnvoll möglich. Die obere Kante der Lärmschutzanlagen würde bei den notwendigen Wechseln von Lärmschutzwall zu den unterschiedlich hohen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen mehrfach in ihrer Lage verspringen und neben einem unruhigen Erscheinungsbild eventuell auch lärmtechnisch nachteilige Auswirkungen haben.

Durch die Anordnung der 8,00 m hohen Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination reduziert sich die Grundinanspruchnahme um ca. 1.000 m<sup>2</sup> (130 m \* 8,00 m). Gegenüber den für den reinen Lärmschutzwall anfallenden Gesamtkosten von rund 371.000 € (Brutto) ergeben sich für die Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination Gesamtkosten von rund 752.000 € (Brutto) und damit etwas mehr als doppelt so hohe Kosten.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen.

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen sowie des haushaltsrechtlichen Grundsatzes einer wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von Steuergeldern, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die privaten Belange des grundbetroffenen Einwendungsführers stehen hinter den öffentlichen Belangen an der Realisierung des Projekts zurück. Insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen.

zu 3.2. Wegenetz

zu 3.2.1. Eingriffsvermeidung

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt insgesamt sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.4 dieses Beschlusses). In diesem Zusammenhang gilt es ferner festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). Vorliegend entstehen hinsichtlich des betroffenen Grundstücks keine Umwege, da die Erschließung dieses Grundstücks weiterhin über den Weg Fl.-Nr. 468, Gemarkung Irl erfolgen kann. Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst. Durch den bestandsnahen Ausbau fallen die Anpassungen jedoch relativ gering aus.

Bezüglich des Hinweises auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.9 wird auf die entsprechende Antwort zu diesem Punkt in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

zu 3.2.2. Steigungen

Durch die teilweise erforderliche Erneuerung der Kreuzungsbauwerke wird eine Anpassung der Gradienten der kreuzenden Straßen und Wege erforderlich. Die Steigungen betragen maximal 5,3 % und liegen damit deutlich unterhalb der zulässigen Steigung von 8% gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005).

Die generelle Forderung nach einer maximalen Steigung von 3 % für alle Zu- und Abfahrten und Längsneigung der landwirtschaftlichen Wege ist allein schon aufgrund der topographischen Verhältnisse nicht realistisch und daher als unbegründet zurückzuweisen. Unabhängig davon werden alle Steigungen gemäß den einschlägigen Regelwerken ausgebildet. Insoweit erfolgt durch die Planung keine Unter- oder Überschreitung von Grenzwerten. Im Übrigen lassen die Regelwerke für landwirtschaftliche Wege durchaus auch Längsneigungen von 8 % und mehr zu.

zu 3.3. Wasserwirtschaft

zu 3.3.1. Wasserhaushalt, Besorgnisgrundsatz

Wie vorstehend bereits zu Punkt 2.2.11 ausgeführt, weist das nächstgelegene Anwesen im Bereich der Hofstelle einen Abstand von rund 215 m zum künftigen Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 und von rund 190 m zur künftigen Grundstücksgrenze auf. Eine Beeinträchtigung der Hofstelle durch von der

Bundautobahn A 3 abfließenden Niederschlagswassers ist daher auf alle Fälle auszuschließen. Bezüglich der Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf das Grundwasser und der Hochwassersituation im Aubachgebiet wird auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen. Insoweit sind auch keine nachteiligen Auswirkungen auf die Hofstelle aufgrund straßenbaubedingter Auswirkungen auf den Grundwasserstand und die Hochwassersituation im Aubachgebiet zu erwarten. Die Forderung auf Alternativplanungen ist daher zurückzuweisen.

#### zu 3.3.2. Straßenentwässerung

Eine Ableitung von Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 in Grundstücke Dritter ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.11.4, Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7, Unterlage 18.3, Blatt Nrn. 1, 2T und 3T) nicht vorgesehen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Forderung, die Entwässerungsplanung so auszuführen, dass statistisch alle 50 Jahre wiederkehrende Regenereignisse auf dem Grund und Boden des Baulastträgers schadlos abgeführt werden können, wird unter Hinweis auf die Erwiderung zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen.

#### zu 3.3.3. Beweissicherung

Inwiefern Brunnen und Leitungen der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffen sein sollen wurde nicht näher dargelegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind Brunnen und Drainagen im unmittelbaren Baubereich nicht bekannt. Auch erfolgten im Verfahren weder von den Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten entsprechende Hinweise auf solche Einrichtungen. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger die Aufrechterhaltung beziehungsweise Wiederherstellung bestehender funktionsfähiger Drainage- und Entwässerungseinrichtungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.15 zur Auflage gemacht.

#### Zu 3.4. Sonstige Beweissicherung, Auflagen

##### zu 3.4.1. Immissionsschutz

Das nächstgelegene bewohnte Anwesen der Hofstelle weist einen Abstand von rund 170 m zum künftigen Baubereich auf, so dass einerseits die Forderung vorhandene Gebäude und Grundstückseinrichtungen innerhalb eines 50 m-Bereichs beweiszusichern gegenstandslos wäre und andererseits unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 und 2.1.3 dieses Beschlusses auch keine wie im Einwendungsschriftsatz beschriebenen Auswirkungen (Erschütterungen durch Baumaschinen, Staubentwicklung bei trockenem Wetter, Arbeitszeit) eintreten.

Bezüglich der angesprochenen Lücke zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Ost bei Bau-km 498+500 und Bau-km 499+225 ist festzustellen, dass sich in diesem Bereich keine schützenswerte Bebauung befindet und der im Bereich des Ortsteils Irl vorgesehene Lärmschutzwall einen Vollschutz gewährleistet (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.7).

Die für das Anwesen des Einwendungsführers 0015 durchgeführte Lärmberechnung erbrachte maximale Lärmpegel von 57 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.8T). Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers werden somit die nach der 16. BImSchV für das hier vorliegende Dorf- und Mischgebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0015, in dem auch die Einwendungsführer 0568 und 0569 wohnen, ergeben sich somit keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0567 werden mit maximal 56 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht ebenfalls die für das hier vorliegende Dorf- und Mischgebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0567 ergeben sich somit keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Bezüglich des Hinweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1., 2.2.5. und 2.2.12. wird auf die entsprechende Antwort zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 und zum Punkt 2.2.12. verwiesen.

Bezüglich des gewählten lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen; Anmerkung die nachfolgenden Kapitelangaben beziehen sich auf die Unterlage 17.1T) folgendes festzustellen:

In Kapitel 4 hat das Büro Möhler + Partner darauf hingewiesen, dass für den Prognosenullfall, also die Situation ohne weitere bauliche Maßnahmen, als Fahrbahnbelag ein Splitt-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2$  dB(A) gewählt wurde. Für das geplante Vorhaben kommt unter Hinweis auf Kapitel 5.4.1 ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von  $D_{\text{StrO}} = -5$  dB(A) zum Einsatz. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der geforderten Gestaltung des Beginns und des Endes von Lärmschutzwänden wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Für Lärmschutzwälle, die baubedingt über eine entsprechende Böschungsneigung am Beginn und Ende verfügen, ist eine solche Auflage nicht erforderlich, da hier lästige Pegeländerungen nicht auftreten.

Zur Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen können alle Kriterien herangezogen werden, die im Einzelfall geeignet und rechtlich zulässig sind (0.5.1.3 UVPVwV). Dies bedeutet, dass sowohl qualitative als auch quantitative Kriterien in Betracht kommen. Ferner heißt dies aber auch, dass nicht jedes Merkmal der Umweltverträglichkeitsprüfung anhand sowohl qualitativer als auch quantitativer Kriterien zu messen ist. So ist eine quantitative Gesamtbewertung von Umweltauswirkungen mangels Verrechnungseinheiten nicht möglich (0.6.2.1 UVPVwV). Der Kreis der Umweltauswirkungen, auf die sich die Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstrecken hat, geht nämlich nicht über die Umweltbelange hinaus, denen im Rahmen des Abwägungsgebots Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Beschluss vom 26. September 2013, Az. 4 VR 1.13, Rdnr. 67 juris). Dabei kommt dem Kriterium der Anzahl der betroffenen Menschen zum Beispiel eine Bedeutung im Rahmen der Vorprüfung zu mit der Folge dass eine hohe Anzahl Betroffener einer von mehreren Faktoren ist, welche für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sprechen. Dies bedeutet aber weder für eine Vorprüfung noch für die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst, dass alle Menschen im Einflussbereich gezählt und nummerisch erfasst werden müssten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt sich mit dem Schutzgut Mensch und insbesondere der Wohnfunktion und der Erholungsfunktion auseinander und genügt damit den gesetzlichen Anforderungen.

#### zu 3.4.2. Vermeidung der enteignungsrechtlichen Vorwirkung bei Nebenanlagen

Aufgrund des mehrfach bereits angeführten großen Abstandes der Hofstelle zur Bundesautobahn A 3 mit den Nebenanlagen ist nicht erkennbar worin die nachbarrechtlichen Konfliktbereiche bestehen sollen zumal die Einwendungsführer in diesem Bereich über keine Eigentumsflächen verfügen. Unabhängig davon werden Unterhaltungsarbeiten am Lärmschutzwall von der Bundesautobahn aus vorgenommen, so dass hierzu keine Grundstücke Dritter in Anspruch genommen werden müssen. Die Unterhaltung des Lärmschutzwalls im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0015 kann zusätzlich über den auf der Südseite des Lärmschutzwalls vorgesehenen und zur Unterhaltung der Versickermulde erforderlichen Betriebsweg erfolgen, so dass hierdurch ebenfalls keine nachbarrechtlichen Konflikte entstehen.

Bezüglich der Forderung, die Entwässerungsplanung so auszuführen, dass statistisch alle 50 Jahre wiederkehrende Regenereignisse auf dem Grund und Boden des Baulastträgers schadlos abgeführt werden können, wird auf die entsprechende Antwort zu Punkt 3.3.2. verwiesen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen zu den Punkten 2. und 3. der Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal ist nicht davon auszugehen, dass der Wasser- und Bodenverband Aubachtal zusätzliche Nachteile durch verstärkt anfallendes und über seine Entwässerungssysteme abzuleitendes Niederschlagswasser erleidet. Ein über den bisherigen Umfang hinausgehender Unterhaltungsaufwand ist nicht zu erwarten, zumal die Ableitung des Niederschlagswassers soweit gedrosselt wurde, dass der Abfluss dem eines unversiegelten natürlichen Geländes entspricht.

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach S. 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, dies bedeutet, dass eine Auflage nur anzuordnen ist, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie auch nicht angeordnet werden darf, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann, mit der gebotenen Rücksichtnahme, im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 7 und zu den Einzeleinwendungen wird verwiesen.

Die Durchführung einer Beweissicherung wurde dem Vorhabensträger insoweit nicht zur Auflage gemacht, als künftig nicht gewährleistet ist, dass sämtliche Siedlungsaktivitäten im Einzugsgebiet des Aubachs ruhen und daher eine eindeutige Zuordnung des Verursachers nicht möglich ist.

#### zu 3.4.3. Betriebliche und eigentumsrechtliche Beweissicherung

Die Forderung auf eine pauschale Beweissicherung ist aufgrund des unverhältnismäßig hohen Aufwandes und der hier vorliegenden mangelnden Notwendigkeit insbesondere auch deshalb, weil baubedingte Auswirkungen auf vorhandene Gebäude und sonstige Einrichtungen der Hofstelle aufgrund des großen Abstandes auszuschließen sind, zurückzuweisen. Dem Vorhabensträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht alle im Bereich der Baumaßnahme befindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen wie Strom,



Wasser und, Telekommunikation während der Baumaßnahme zu sichern und funktionsfähig anzupassen.

Die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen bezüglich der Eigentumsfläche sind im Zusammenhang mit den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbshandlungen zu sehen und betreffen Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

#### zu 3.4.4. Erschließung

Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst. Die Zufahrtsverhältnisse zur Hofstelle werden durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht berührt. Die pauschale Forderung auf Durchführung einer Beweissicherung des vorhandenen unbeeinträchtigten Zufahrts- und Wegenetz wird daher zurückgewiesen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 3.4.5. Humusaufgabe

Die geforderte Beweissicherungsmaßnahme bezüglich der Eigentumsfläche ist im Zusammenhang mit den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbshandlungen zu sehen und betrifft Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

Bezüglich der Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter Grundstücksflächen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses verwiesen.

#### zu 3.4.6. Wasserwirtschaftliche Beweissicherung

Die geforderte wasserwirtschaftliche Beweissicherung wird unter Hinweis auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen. Insbesondere wurde nicht substantiiert dargelegt inwieweit die Einwendungsführer über Brunnenanlagen verfügen und wo etwaige Brunnenanlagen in der Örtlichkeit überhaupt vorhanden sind. Im Übrigen sind keine baubedingten Eingriffe wie zum Beispiel Geländeeinschnitte in das Grundwasser zu erwarten, die eine Unterbrechung von Grundwasserströmen zur Folge haben könnten. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 3.4.7. Alternativplanung

Der Antrag auf Überprüfung der unter Punkt 2.2.9 angesprochenen Alternativplanung wird unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen, insbesondere zu Punkt 2.2.9, zurückgewiesen.

#### Fazit:

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.3.3.3 Einwendungsführer 0143, 0570, 0571 und 0572

Der Einwendungsführer 0143 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage Nr. 10.1, Blatt Nr. 6T sowie Unterlage 10.2T). Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers 0143 verfügt entsprechend der von der Rechtsanwaltskanzlei Schneider & Kollegen mit Schreiben vom 4. November 2014 übersandten Unterlagen über insgesamt ca. 40 ha Eigentumsflächen wovon ca. 10 ha derzeit selbst bewirtschaftet werden und der Rest vorübergehend verpachtet ist. Nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg wird der Betrieb entsprechend dem Mehrfachantrag 2016 des Einwendungsführers im Haupterwerb geführt und verfügt über insgesamt 43,6 ha landwirtschaftliche Fläche, wovon 8,44 ha selbst bewirtschaftet werden.

Zu den Einwendungen, wobei die Nummerierung des Schriftsatzes vom 4. November 2014 übernommen wird, ist folgendes festzustellen:

#### zu 1. Sachverhalt

zu 1.1. Betroffenheit

Zur Schilderung der unmittelbaren Betroffenheiten sind hier unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen keine weiteren Anmerkungen veranlasst.

Soweit bereits vor der Veränderungssperre beantragte Baugenehmigungen für ein Wohnhaus und für einen Hühnerfreilauf-Betriebszweig sowie dafür dienliche landwirtschaftliche Gebäude angesprochen werden, die durch die Veränderungssperre existenzgefährdend problematisiert werden können, so bleibt festzuhalten, dass die existenzgefährdende Betroffenheit nicht substantiiert dargelegt wurde. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG Hochbauten jeder Art in einer Entfernung von bis zu 40 m bei Bundesautobahnen gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn nicht errichtet werden dürfen. Insoweit ist durch die Veränderungssperre, die in Etwa den derzeit gültigen Umfang der Anbauverbotszone von 40 m umfasst, keine aufgrund zu versagender Baugenehmigungen entstehende Existenzgefährdung zu erwarten.

Dabei kann unterstellt werden, dass die Entwicklungsfähigkeit eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes auch maßgeblich von dessen Erweiterungsmöglichkeiten in baulicher Hinsicht abhängig sein kann. Auch kann unterstellt werden, dass Landwirte in der Regel Betriebsgebäude und Betriebseinrichtungen typischerweise auf Eigentumsflächen errichten. Anhand der Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5, Blatt Nr. 6; Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nr. 6T und Unterlage 10.2T) verliert der Einwendungsführer durch das geplante Straßenbauvorhaben seine betrieblichen Entwicklungsfähigkeiten auf Eigentumsflächen nicht. Die an den nördlich der Bundesautobahn A 3 zwischen Bau-km 503+905 und Bau-km 504+340 vorgesehenen Lärmschutzwall angrenzende und die Hofstelle umschließende Grundstücksfläche steht im Eigentum des Einwendungsführers. Es sind keine Gründe erkennbar, weshalb diese Fläche außerhalb der künftigen Bauverbotszone für eine Bebauung ungeeignet wäre, wobei zu unterstellen ist, dass aus betriebstechnischen Gründen eine Anordnung erforderlicher Betriebsgebäude im unmittelbaren Umgriff der Hofstelle zu bevorzugen ist.

zu 1.2. Weitere betroffene Rechtsträger und Rechtspositionen

Entsprechend der anwaltschaftlichen Versicherung werden die Einwendungen auch für die angeführten Familienmitglieder aufgrund erteilter, aber bisher nicht vorliegender, Vollmachten vorgetragen. Die nachfolgenden Ausführungen gelten insoweit auch für die Familienmitglieder.

zu 1.3. Grundsatz der Abwägung

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Punkt 1.2. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

zu 2. Einwendungen anhand des Erläuterungsberichts vom 1. August 2014

zu 2.1. Verfahrensrechtliche Einwendungen

zu 2.1.1. bis 2.1.5.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.1.1. bis 2.1.5. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

zu 2.2. Sachliche Einwendungen

zu 2.2.1. bis 2.2.9.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.2.1. bis 2.2.9. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu folgenden Punkten sind Ergänzungen veranlasst:

zu 2.2.1. Straßenbauliche Beschreibung

In Unterlage 14.1 Blatt Nr. 1 (vgl. Band 4) ist der Regelquerschnitt des geplanten Ausbaus dem Bestandsquerschnitt gegenübergestellt. Auf die Abbildung 20 auf S. 541 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Die vorhandenen Angaben sind vollständig, Widersprüche im Hinblick auf die Unterlage 1 und die festgestellte Unterlage 1T, Kapitel 1.2.1 oder 4.3.1 liegen erkennbar nicht vor.

Die Erweiterung der Bundesautobahn A 3 erfolgt, wie bereits ausgeführt, symmetrisch. In dem angegebenen Bereich beträgt die Erweiterung der Bundesautobahn A 3 nachweislich der Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6T; Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nr. 6T) in Richtung Norden ca. 25 m. Der Einwand einer einseitigen Verbreiterung der Bundesautobahn A 3 um 125 m ist weder für den angegebenen Bereich von Bau-km 503+500 bis Bau-km 504+000 noch für den vermutlich angesprochenen Bereich zwischen Bau-km 503+905 bis Bau-km 504+340 nachvollziehbar und wird daher zurückgewiesen.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird bezüglich der angesprochenen Lärmschutzproblematik auf die nachfolgenden Ausführungen zu Punkt 3.4.1 verwiesen.

zu 2.2.2. Streckengestaltung

Inwieweit der im Bereich des Anwesens vorgesehene Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,50 m die Situation für Eigentum, Betrieb und Wohnbereichsflächen grundlegend nachteilig verändern soll wird nicht substantiiert dargelegt. Aufgrund der relativ geringen Höhe des Lärmschutzwalls und des Abstands von rund 160 m des Wohnanwesens des Einwendungsführers sind nachteilige Auswirkungen auf den

Wohnbereich sowohl innen wie außen auszuschließen. Bezüglich der Auswirkungen auf Eigentum und Betrieb wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu Punkt 3.1.1. ff. verwiesen.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen. Ein Verzicht auf diese Maßnahmen ist daher nicht möglich.

#### zu 2.2.5 Verbesserung der Lärmsituation, Abgassituation

Der vorliegende Planung zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof liegt die Verkehrsuntersuchung „A 3 und A 93 Raum Regensburg“ einschließlich Verkehrsprognose 2030 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus dem Jahre 2013 zu Grunde. Die vorliegende Planung berücksichtigt die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung. Der 6-streifige Ausbau im angegebenen Ausbauabschnitt trägt daher der derzeitigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung in ausreichendem Umfang Rechnung.

Die Befürchtung einer verlagerten Stauproblematik in Richtung Anschlussstelle Rosenhof oder darüber hinaus und damit am Anwesen der Einwendungsführer vorbei ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet.

Bezüglich des Hinweises auf Punkt 2.1.1. wird auf die entsprechende Antwort zu Punkt 2.1.1. verwiesen.

#### zu 2.2.6. Erschütterungsschutz

Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Das nächstgelegene Betriebsgebäude des Einwendungsführers weist einen Abstand von rund 85 m zum Lärmschutzwall auf, so dass unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2. und 2.1.3. keine Erschütterungen auftreten, die zu Gebäudeschäden führen könnten.

#### zu 2.2.7. Straßenentwässerung

Im Bereich des betroffenen Grundstücks des Einwendungsführers 0143 wird nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Band 5: Unterlage 18.2, Blatt Nr. 6) keine Vorflut genutzt. Das auf Flächen der Bundesautobahn A 3 anfallende Niederschlagswasser wird hier auch auf Flächen des Vorhabensträgers versickert.

Da im Bereich des betroffenen Grundstücks des Einwendungsführers die 2,00 m breite Versickermulde südlich des Lärmschutzwalls für den 5-jährigen

Bemessungsregen nicht ausreicht, ist zur schadlosen Behandlung und Versickerung des auf Flächen der Bundesautobahn A 3 anfallenden Niederschlagswassers eine Ableitung über entsprechende Rohrdurchlässe (Band 5: Unterlage 18.1T, Kapitel 4.8; Unterlage 18.2, Blatt Nr. 6) in die 3,00 m breite Versickermulde auf der Nordseite des Lärmschutzwalls erforderlich. Die notwendige Unterhaltung der nordseitigen Versickermulde wird über den angrenzenden Betriebsweg sichergestellt (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1). Die geplanten Versickermulden sind für eine ordnungsgemäße Behandlung des auf Flächen der Bundesautobahn anfallenden Niederschlagswassers zwingend erforderlich und verhindern zudem eine Vernässung der angrenzenden Grundstücksflächen. Zur Reduzierung der Grundinanspruchnahme wird bei der Anlage von rückwärtigen Versickermulden auf eine ansonsten anliegerseitig vorgesehene Böschungsausrundung (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.3.3) verzichtet. Die Anlage des Lärmschutzwalles, der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie des zum Unterhalt der Anlagen erforderlichen Betriebsweges ist zwingend erforderlich. Die Planung ist durch den genannten Verzicht auf die Böschungsausrundung bereits flächensparend gestaltet und der Eingriff somit auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränkt.

#### zu 2.2.9. Ausbauvarianten

Bezüglich der unter diesem Punkt mit angesprochenen Querschnittsaufteilung und der Breiten der einzelnen Straßenbestandteile wie Fahrbahnbreiten, Mittel- und/oder Seitenstreifen, Randstreifen, Entwässerungsmulden, wird auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zu den Punkten 2.2.1 und 2.2.4 verwiesen.

Bezüglich der angesprochenen Verringerung der Breite des Lärmschutzwalls wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu Punkt 3.1.1. verwiesen.

Wie zu 2.2.7 bereits ausgeführt reicht im Bereich des betroffenen Grundstücks des Einwendungsführers die 2,00 m breite Versickermulde südlich des Lärmschutzwalls für den 5-jährigen Bemessungsregen nicht aus. Zur schadlosen Behandlung und Versickerung des auf Flächen der Bundesautobahn A 3 anfallenden Niederschlagswassers ist daher eine 3,00 m breite Versickermulde auf der Nordseite des Lärmschutzwalls erforderlich. Für die notwendige Unterhaltung der nordseitigen Versickermulde ist ein Betriebsweg erforderlich. Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Straßenentwässerung sind diese Einrichtungen zwingend erforderlich. Auf die nachfolgenden Ausführungen zu 2.2.11. wird verwiesen.

#### zu 2.2.10. Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 beeinträchtigte vorhandene Verkehrsbeziehungen entsprechend an die

neuen Verhältnisse anzupassen und wieder herzustellen. Baulastträger für die Gemeindeverbindungsstraße Unterheising – Oberheising ist die Gemeinde Barbing. Von Seiten der Gemeinde Barbing wurde der mit Schriftsatz der Rechtsanwälte Schneider & Kollegen vom 28. Oktober 2014 unter 1. unterbreitete Vorschlag, auf diese Gemeindeverbindungsstraße und das im Zuge dieser Straße liegende Bauwerk über die Bundesautobahn A 3 zu verzichten (vgl. Anlage 3 zum Schriftsatz vom 4. November 2014), in ihrer Stellungnahme nicht berücksichtigt. Die festgestellten Planunterlagen (vgl. Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.1.11) enthalten daher die entsprechende Anpassung der Gemeindeverbindungsstraße Unterheising – Oberheising an die durch den 6-streifigen Ausbau geänderten Verhältnisse einschließlich des erforderlichen Neubaus des Überführungsbauwerks. Durch den bestandsnahen Ausbau der Bundesautobahn A 3 fallen die Anpassungen jedoch relativ gering aus.

#### zu 2.2.11. Betriebsweg/öffentliche Feld- und Waldwege

Wie zu Punkt 2.2.9. bereits ausgeführt ist der nördlich des Lärmschutzwalls vorgesehene Betriebsweg zur Unterhaltung der südlich daran angrenzenden Versickermulde erforderlich. Über diesen Betriebsweg ist sichergestellt, dass diese Entwässerungseinrichtung jederzeit überprüft und sofern erforderlich instand gesetzt werden kann. Auf diesen Betriebsweg kann nicht verzichtet werden, da ein alleiniges Zufahrts- oder Duldungsrecht nicht ausreicht um der Verpflichtung eines ordnungsgemäßen Betriebs und Unterhaltung der Entwässerungseinrichtung in ausreichendem Umfang nachzukommen.

Die Erschließung der Baustelle selbst erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3. Sofern das nachgeordnete Straßennetz dafür in Anspruch genommen werden muss, liegt straßenrechtlicher Gemeingebrauch vor. Zudem werden technische Vorkehrungen gegen eine Verschmutzung der Straßen verwendet. Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Eine Führung des Baustellenverkehrs über das Hofgrundstück oder eine Anlage von Betriebswegen und Baustraßen außerhalb der in den Grunderwerbsunterlagen als dauerhaft oder als vorübergehend zu beanspruchend gekennzeichneten Grundstücksflächen ist nicht erforderlich.

#### zu 2.2.12. Betriebsumfahrt

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen ist die Betriebsumfahrt Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.6.2; Unterlage 5.1, Blatt Nr. 7; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 1.2.7 und 1.2.8).

Im Bestand kann der 4-streifige Fahrbahnquerschnitt je Räum- und Streuschleife mit einem Winterdienstfahrzeug betreut werden. Der künftig 6-streifige Fahrbahnquerschnitt der Bundesautobahn A 3 erfordert wegen der größeren Fahrbahnbreite im Winterdienstbetrieb den Einsatz von zwei parallel fahrenden Winterdienstfahrzeugen. Aufgrund des Ausbauendes nach der Anschlussstelle Rosenhof und der großen Entfernung bis zur nächsten Anschlussstelle Wörth a.d.Donau/Wiesent mit ca. 9 km, entsteht ein hoher Anteil an Leerfahrten für das zweite Winterdienstfahrzeug. Damit lassen sich künftig die Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie die Vorgaben der Oberstern Baubehörde in Bezug auf die zulässigen Umlaufzeiten der Räum- und Streuschleifen an Bundesautobahnen ohne zusätzliche Betriebsumfahrt nicht erfüllen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.5.3.2 sowie die nachfolgenden Ausführungen zu Punkt 3.1.1. wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 2.2.13. Lärmschutzanlagen

Die Lärmschutzanlagen waren sowohl in den ausgelegten und sind auch in den festgestellten Planunterlagen umfassend beschrieben und nachvollziehbar dargestellt (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T). Das im Schriftsatz angeführte Kapitel 4.8 enthielt entsprechende Verweise auf die Begründung und Abmessung der Lärmschutzanlagen. Es ist nicht nachvollziehbar inwieweit die Ausführungen in Kapitel 4.8 der Unterlage 1T zu Ermessensfehlern führen sollen. Der Einwand ist als unbegründet zurückzuweisen.

Bezüglich des Verweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1, 2.2.5 und 2.2.6 wird auf die entsprechenden Antworten zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

#### zu 2.2.14. Leitungen

Im angegebenen Bereich zwischen der Staatsstraße 2145 und der Gemeindeverbindungsstraße Barbing – Oberheising südlich der Bundesautobahn A 3 sind keine Grundstücke der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben oder eventuell damit verbundener Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen. Bereits insoweit ist der vorgebrachte Einwand nicht nachvollziehbar. Unabhängig davon sind die angesprochenen Leitungsverlegungen in den Lageplänen zu den Spartenverlegungen (Band 1: Unterlage 5.2, Blatt Nr. 5T) mit Flurnummern dargestellt. Die betreffenden Leitungen sind textlich bezeichnet und mit einer Regelungsverzeichnisnummer versehen. Im Regelungsverzeichnis sind die Leitung



und deren Betroffenheit textlich beschrieben (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 4.2.20, 4.2.24, 4.4.8, 4.8.13 und 4.8.18). Individuelle Betroffenheiten waren und sind daher zweifelsfrei feststellbar.

Die 110 kV-Leitung ist vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Die geforderte Erdverkabelung steht somit in keinem Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 und kann dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht werden. Wie den planerischen Darstellungen zu entnehmen ist (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Unterlage 5.2, Blatt Nr. 6T) wurde im Übrigen der Eckmast der 110 kV-Leitung erkannt. Er weist einen Abstand von rund 12 m zum Betriebsweg auf. Weder ist eine Beeinträchtigung des Betriebsweges durch diesen Eckmast gegeben noch erfordert das Heranrücken der Bundesautobahn A 3 mit ihren Nebenanlagen an diesen Eckmast entsprechende Änderungen am Standort des Mastes. Im Verfahren wurden vom zuständigen Leitungsbetreiber auch keine entsprechenden Forderungen gestellt.

zu 3. Anträge

zu 3.1. Landwirtschaft, Existenzgefährdung

zu 3.1.1. Existenzgefährdung

Aus der betroffenen hofnahen Grundstücksfläche mit einer Gesamtgröße von rund 13,91 ha wird eine Fläche von 10.798 m<sup>2</sup> dauerhaft zur Erstellung

- des aus Immissionsschutzgründen erforderlichen Lärmschutzwalls,
- der für eine ordnungsgemäße Entwässerung der Bundesautobahn A 3 erforderlichen Versickermulde nördlich des Lärmschutzwalls sowie
- des zur Unterhaltung dieser Entwässerungseinrichtung erforderlichen Betriebswegs

benötigt (vgl. auch Ausführungen zu den Punkten 2.2.7., 2.2.9 und 2.2.11.).

Zwar entsteht durch diese Anlagen eine Verkleinerung der landwirtschaftlichen Fläche, die jedoch nur ca. 7,8 % der Gesamtfläche dieses Grundstücks ausmacht. Eine erschwerte Bewirtschaftung lässt sich für die Planfeststellungsbehörde darin nicht erkennen, da sich der Flächenzuschnitt des Grundstücks nur unwesentlich ändert und mit rund 12,8 ha auch keine unwirtschaftliche Restfläche verbleibt. Der Einwand bezüglich der Strukturverschlechterung und des Restflächenproblems der betroffenen Betriebsfläche ist daher zurückzuweisen.

Unabhängig davon wurde die vorsorglich angemeldete Existenzgefährdung einer näheren Prüfung unterzogen.

Auf Grundlage der Daten des Mehrfachantrags 2016 wird nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaften und Forsten Regensburg der Betrieb des Einwendungsführers 0143 im Haupterwerb geführt. Der landwirtschaftliche Betrieb

des Einwendungsführers verfügt über eine Flächenausstattung von rund 43,6 ha landwirtschaftlicher Nutzflächen und ca. 7 ha Waldfläche. Nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaften und Forsten Regensburg werden 8,44 ha Ackerfläche selbst genutzt. Die übrigen Flächen sind verpachtet. Die für den Ausbau der Bundesautobahn A 3 benötigten Flächen in einem Umfang von 1,0798 ha stellen damit bezogen auf seine gesamten landwirtschaftlichen Nutzflächen einen Anteil von 2,48 % dar.

Zu den rechtlichen Grundlagen wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.5.1.1.3 dieses Beschlusses verwiesen. Wie dort ausgeführt ist bei einem Vollerwerbsbetrieb erst ab einer Grenze von 5 % der Betriebsfläche näher zu prüfen, ob ein solcher gesunder landwirtschaftlicher Betrieb durch die Abtretungsverluste gefährdet werden kann (VGH München, Urteil vom 24. Mai 2005, Az. 8 N 04.3217, BayVBl. 2007, 564). Nach alledem ist nicht von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs des Einwendungsführers auszugehen. In die Abwägung sind aber noch alle weiteren privaten und öffentlichen Belange einzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich bei den abzugebenden Flächen um hofnahe Flächen handelt, welche aufgrund Ihrer Lage für den Betrieb des Einwendungsführers besonders wertvoll sind.

Zur Vermeidung dieses Eingriffs wurden weitere Möglichkeiten der Lärmschutzrealisierung geprüft. So wurde geprüft, inwieweit der Lärmschutz nur durch eine Wand verwirklicht werden kann. Die Überprüfung einer reinen Lärmschutzwandlösung mit 4,50 m Höhe führte jedoch zu dem Ergebnis, dass an dieser Stelle eine solche Lösung technisch nicht sinnvoll ist. Die Anordnung einer fahrbahnnahe Lärmschutzwand bedingt die Fassung von Niederschlagswasser der Fahrbahn anstelle der gegenwärtig vorgesehenen Muldenversickerung. Dieses in Entwässerungseinrichtungen gefasste Niederschlagswasser müsste abgeleitet, über ein Absetzbecken gereinigt und mangels Vorflut über ein Versickerbecken punktuell dem Grundwasser zugeführt werden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist eine Muldenversickerung dem Fassen und punktuellen Versickern von Niederschlagswasser vorzuziehen. Aufgrund der vorliegenden Höhenverhältnisse und der Konstruktionshöhen von Kontrollschächten und Sammelleitungen gestaltet sich diese Ableitung außerdem technisch schwierig. Die Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung bedingen erhöhte technische Anforderungen gegenüber der Muldenversickerung und führen zu entsprechenden Bau- sowie Unterhaltskosten. Weiterhin ist mit den Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung ebenfalls eine zusätzliche neue Grundinanspruchnahme verbunden, so dass sich hierdurch die mit der reinen Lärmschutzwand erreichte Reduzierung der Grundinanspruchnahme entsprechend vermindert. Aufgrund der dargestellten

Zusammenhänge ist es für die Planfeststellungsbehörde abwägungsgerecht, dass eine reine Lärmschutzwand an dieser Stelle technisch als nicht sinnvoll anzusehen ist und daher eine Variante mit fahrbahnnahen Lärmschutzwänden ausscheidet.

Als weitere Alternative zur Planfeststellungslösung (vgl. Abbildung 21) wurde eine Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination, bestehend aus einem 2,00 m hohen Wall und einer aufgesetzten 2,50 m hohen Lärmschutzwand (vgl. Abbildung 22) untersucht. Die Grundinanspruchnahme reduziert sich hierdurch um rund 3.650 m<sup>2</sup> (435 m \* 8,40 m). Dabei betragen die Kosten für den beantragten Lärmschutzwall rund 201.000 € (Brutto) und für die Lärmschutzwand-/Wandkombination ca. 516.000 € (Brutto).

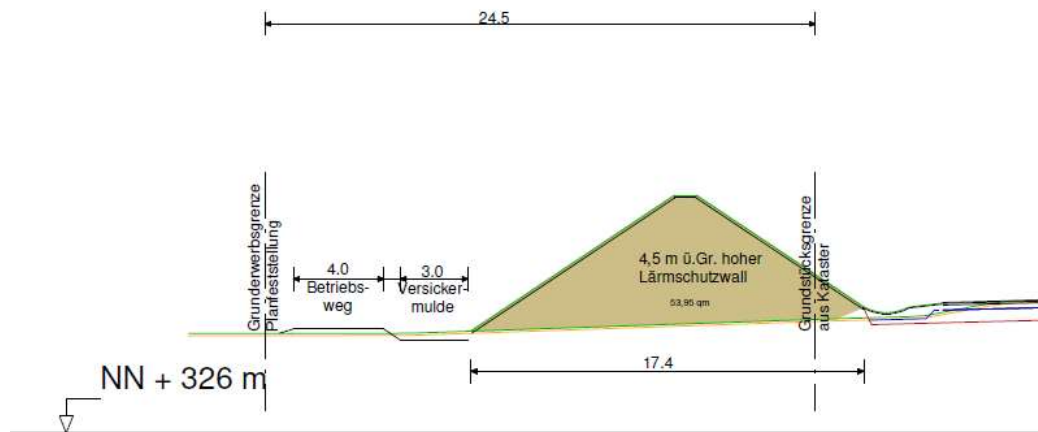


Abbildung 21: Variante Planfeststellung im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0143 bei Bau-km 504+000

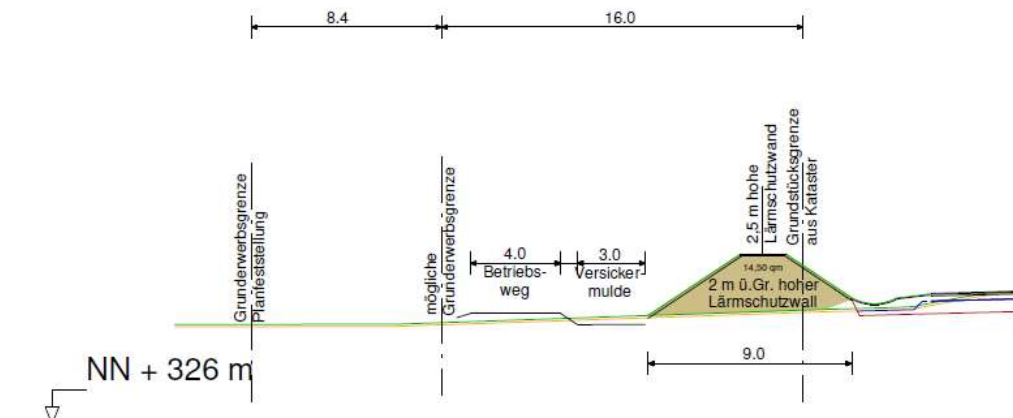


Abbildung 22: Variante Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0143 bei Bau-km 504+000

Ferner ist zu berücksichtigen dass für den Betriebsinhaber die Möglichkeit besteht, Pachtflächen in die Eigenbewirtschaftung zurückzuführen. Dies ist nach Auskunft des

Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg vom Betriebsinhaber ohnehin bereits geplant.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass sich Lärmschutzwälle gegenüber Lärmschutzwänden grundsätzlich besser in das Landschaftsbild einfügen lassen und bei landschaftsgerechter Gestaltung, wie vorliegend, insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles bewirken. Außerhalb städtischer Bereiche sind daher Lärmschutzwälle das Mittel der Wahl, wobei hier auch die niedrigeren Kosten für den Lärmschutzwall sprechen.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen.

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen sowie des haushaltsrechtlichen Grundsatzes einer wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von Steuergeldern, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die privaten Belange des grundbetroffenen Einwendungsführers stehen hinter den öffentlichen Belangen an der Realisierung des Projekts zurück. Insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen.

Ein Verzicht auf den geplanten Lärmschutzwall kommt unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1.2 und 3.3.6.4.1.7 nicht in Betracht.

Auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.9. wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 3.1.2. Ersatzland

Auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 3.5.1.1.4 wird verwiesen.

#### zu 3.2. Wegenetz

##### zu 3.2.1. Eingriffsvermeidung

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt insgesamt sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.4 dieses Beschlusses). In diesem Zusammenhang gilt es ferner festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). Vorliegend entstehen hinsichtlich des betroffenen Grundstücks keine Umwege, da die Erschließung dieses Grundstücks wie bisher auch erfolgen kann. Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T,

6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst. Durch den bestandsnahen Ausbau der Bundesautobahn A 3 fallen die Anpassungen jedoch relativ gering aus.

#### zu 3.2.2. Sicherheit und Leichtigkeit des Querungs- und Einmündungsverkehrs

Wie zu Punkt 3.2.1. bereits ausgeführt ist die hof- und landwirtschaftliche Erschließung während und nach Abschluss des geplanten Straßenbauvorhabens sichergestellt. Eine Verschlechterung findet nicht statt. Entsprechend der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.22) wird das Brückenbauwerk entsprechend der vorhandenen Straßenverhältnisse neu errichtet. Ein erweiterter Ausbau ist daher nicht vorgesehen.

#### zu 3.2.3. Steigungen

Durch die teilweise erforderliche Erneuerung der Kreuzungsbauwerke wird eine Anpassung der Gradienten der kreuzenden Straßen und Wege erforderlich. Die Steigungen betragen maximal 5,3 % und liegen damit deutlich unterhalb der zulässigen Steigung von 8% gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005).

Die generelle Forderung nach einer maximalen Steigung von 3 % für alle Zu- und Abfahrten und Längsneigung der landwirtschaftlichen Wege ist allein schon aufgrund der topographischen Verhältnisse nicht realistisch und daher als unbegründet zurückzuweisen. Unabhängig davon werden alle Steigungen gemäß den einschlägigen Regelwerken ausgebildet. Insoweit erfolgt durch die Planung keine Unter- oder Überschreitung von Grenzwerten. Im Übrigen lassen die Regelwerke für landwirtschaftliche Wege durchaus auch Längsneigungen von 8 % und mehr zu.

#### zu 3.3. Wasserwirtschaft

##### zu 3.3.1. Wasserhaushalt, Besorgnisgrundsatz

Bezüglich der Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf das Grundwasser wird auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen. Insoweit sind aufgrund straßenbaubedingter Auswirkungen auf den Grundwasserstand auch keine nachteiligen Auswirkungen weder auf die Hofstelle selbst noch auf das hofnahe Grundstück zu erwarten. Die mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmten Entwässerungseinrichtungen im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers stellen sicher, dass von der Bundesautobahn A 3 und ihren Nebenflächen abfließendes Niederschlagswasser zu keinen nachteiligen Auswirkungen führt. Die Forderung auf Alternativplanungen ist daher zurückzuweisen.

zu 3.3.2. Straßenentwässerung

Eine Ableitung von Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 in Grundstücke Dritter ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.11.4, Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7, Unterlage 18.3, Blatt Nrn. 1, 2T und 3T) nicht vorgesehen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Forderung, die Entwässerungsplanung so auszuführen, dass statistisch alle 50 Jahre wiederkehrende Regenereignisse auf dem Grund und Boden des Baulastträgers schadlos abgeführt werden können, wird unter Hinweis auf die Erwiderng zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen.

zu 3.3.3. Beweissicherung

Inwiefern Brunnen und Leitungen der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffen sein sollen wurde nicht näher dargelegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind Brunnen und Drainagen im unmittelbaren Baubereich nicht bekannt. Auch erfolgten im Verfahren weder von den Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten entsprechende Hinweise auf solche Einrichtungen. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger die Aufrechterhaltung und Wiederherstellung bestehender funktionsfähiger Drainage- und Entwässerungseinrichtungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.15 zur Auflage gemacht.

Zu 3.4. Sonstige Beweissicherung, Auflagen

zu 3.4.1. Immissionsschutz

Das nächstgelegene Betriebsgebäude der Hofstelle weist einen Abstand von rund 80 m zum künftigen Baubereich auf, so dass einerseits die Forderung vorhandene Gebäude und Grundstückseinrichtungen innerhalb eines 50 m-Bereichs beweiszusichern gegenstandslos wäre und andererseits unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.3 dieses Beschlusses auch keine wie im Einwendungsschriftsatz beschriebenen Auswirkungen wie Erschütterungen durch Baumaschinen oder Staubentwicklung bei trockenem Wetter eintreten werden.

Die für das Anwesen des Einwendungsführers 0143 nachträglich durchgeführte Lärmberechnung erbrachten folgende Lärmwerte:

Seite	Etage	Beurteilungspegel o. .zus. Lärmschutz		Beurteilungspegel mit Lärmschutz		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Nord	EG	55	51	50	46	64	54
	1. OG	57	53	52	48		
	2. OG	56	51	51	47		

Seite	Etage	Beurteilungspegel o. .zus. Lärmschutz		Beurteilungspegel mit Lärmschutz		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Ost	EG	60	56	54	50		
Süd	EG	62	57	54	49		
	1. OG	63	59	56	51		
	2. OG	64	60	57	53		
West	EG	60	56	53	49		
West	1. OG	62	58	55	51	64	54
West	2. OG	62	58	56	52		

Tabelle 45: Lärmwerte für das Anwesen des Einwendungsführers 0143

Mit Durchführung der im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0143 geplanten Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich somit maximale Lärmpegel von 57 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers werden somit die nach der 16. BImSchV für das hier vorliegende Dorf- und Mischgebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0143, in dem auch die Einwendungsführer 0568 und 0569 wohnen, ergeben sich somit keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die für das Anwesen des Einwendungsführers 0570 durchgeführten Lärmberechnungen erbrachten maximale Lärmpegel von 55 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.11). Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers werden somit ebenfalls die nach der 16. BImSchV für das hier vorliegende Dorf- und Mischgebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0570 ergeben sich somit auch keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0572 werden mit maximal 55 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.11) ebenfalls die für das hier vorliegende Dorf- und Mischgebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0572 ergeben sich somit keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärmbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Das für den Einwendungsführer 0571 geplante Wohnanwesen, für das nach Angaben der Rechtsanwälte Schneider & Kollegen eine Baugenehmigung vorliegt, dürfte in etwa auf gleicher Höhe wie die Anwesen der Einwendungsführer 0570 und 0572 liegen, so dass vergleichbare Lärmpegel zu erwarten sind. Es ist auf alle Fälle sichergestellt, dass auch an diesem Anwesen somit die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher auch im Bereich dieses in Entstehung befindlichen Wohnanwesens nicht zu erwarten.

Soweit mit dem weiteren vermieteten Wohnanwesen das südlich des Anwesens des Einwendungsführers 0570 gelegene Wohnanwesen angesprochen worden sein sollte, so werden hier mit Lärmpegeln von maximal 56 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.11) ebenfalls die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher auch im Bereich dieses Wohnanwesens nicht zu erwarten.

Bezüglich der angesprochenen Lücke zwischen der Gemeindeverbindungsstraße Barbing-Oberheising (Bau-km 502+600) und dem Beginn des Lärmschutzwalls bei Bau-km 503+500 nördlich der Bundesautobahn A 3 ist festzustellen, dass sich in diesem Bereich keine schützenswerte Bebauung befindet und die im Bereich von Barbing und dem Ortsteil Unterheising vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen in Form von Lärmschutzwällen und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen bereits einen Vollschutz gewährleisten (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.4.4.1 und 3.3.6.4.4.2).

Bezüglich des Hinweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1., 2.2.5. und 2.2.12. wird auf die entsprechende Antwort zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 und zum Punkt 2.2.12. verwiesen.

Bezüglich des gewählten lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen; Anmerkung die nachfolgenden Kapitelangaben beziehen sich auf die Unterlage 17.1T) folgendes festzustellen:

In Kapitel 4 hat das Büro Möhler + Partner darauf hingewiesen, dass für den Prognosenullfall als Fahrbahnbelag ein Splitt-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert  $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$  gewählt wurde. Für das geplante Vorhaben kommt unter Hinweis auf Kapitel 5.4.1 ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von  $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$  zum Einsatz. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.



Bezüglich der geforderten Gestaltung des Beginns und des Endes von Lärmschutzwänden wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Für Lärmschutzwälle, die baubedingt über eine entsprechende Böschungsneigung am Beginn und Ende verfügen, ist eine solche Auflage nicht erforderlich, da hier lästige Pegeländerungen nicht auftreten.

Zur Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen können alle Kriterien herangezogen werden, die im Einzelfall geeignet und rechtlich zulässig sind (0.5.1.3 UVPVwV). Dies bedeutet, dass sowohl qualitative als auch quantitative Kriterien in Betracht kommen. Ferner heißt dies aber auch, dass nicht jedes Merkmal der Umweltverträglichkeitsprüfung anhand sowohl qualitativer als auch quantitativer Kriterien zu messen ist. So ist eine quantitative Gesamtbewertung von Umweltauswirkungen mangels Verrechnungseinheiten nicht möglich (0.6.2.1 UVPVwV). Der Kreis der Umweltauswirkungen, auf die sich die Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstrecken hat, geht nämlich nicht über die Umweltbelange hinaus, denen im Rahmen des Abwägungsgebots Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Beschluss vom 26. September 2013, Az. 4 VR 1.13, Rdnr. 67 juris). Dabei kommt dem Kriterium der Anzahl der betroffenen Menschen zum Beispiel eine Bedeutung im Rahmen der Vorprüfung zu mit der Folge dass eine hohe Anzahl Betroffener einer von mehreren Faktoren ist, welche für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sprechen. Dies bedeutet aber weder für eine Vorprüfung noch für die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst, dass alle Menschen im Einflussbereich gezählt und nummerisch erfasst werden müssten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt sich mit dem Schutzgut Mensch und insbesondere der Wohnfunktion und der Erholungsfunktion auseinander und genügt damit den gesetzlichen Anforderungen.

#### zu 3.4.2. Vermeidung der enteignungsrechtlichen Vorwirkung bei Nebenanlagen

Unterhaltungsarbeiten am Lärmschutzwall und den Entwässerungseinrichtungen im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0143 können von der Bundesautobahn A 3 und dem nördlich des Lärmschutzwalls und der Versickermulde vorgesehenen Betriebsweg aus vorgenommen werden, so dass hierzu keine Grundstücke Dritter in Anspruch genommen werden müssen. Künftige nachbarrechtliche Konflikte sind daher nicht zu erkennen.

Unabhängig von der Frage inwieweit die Einwendungsführer Mitglieder im Wasser- und Bodenverband Aubachtal sind ist unter Hinweis auf die Ausführungen zu den Punkten 2. und 3. der Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal nicht davon auszugehen, dass der Wasser- und Bodenverband Aubachtal zusätzliche Nachteile durch verstärkt anfallendes und über seine

Entwässerungssysteme abzuleitendes Niederschlagswasser erleidet. Ein über den bisherigen Umfang hinausgehender Unterhaltungsaufwand ist nicht zu erwarten, zumal die Ableitung des Niederschlagswassers soweit gedrosselt wurde, dass der Abfluss dem, eines unversiegelten natürlichen Geländes entspricht.

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach S. 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung. Dies bedeutet, dass eine Auflage nur anzuordnen ist, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie nicht angeordnet werden darf, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 7 und zu den Einzeleinwendungen wird verwiesen.

#### zu 3.4.3. Betriebliche und eigentumsrechtliche Beweissicherung

Die Forderung auf eine pauschale Beweissicherung ist aufgrund des unverhältnismäßig hohen Aufwandes und der hier vorliegenden mangelnden Notwendigkeit insbesondere auch deshalb, weil baubedingte Auswirkungen auf vorhandene Gebäude und sonstige Einrichtungen der Hofstelle aufgrund des großen Abstandes auszuschließen sind, zurückzuweisen. Dem Vorhabensträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht alle im Bereich der Baumaßnahme befindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen wie zum Beispiel Strom, Wasser und Telekommunikation während der Baumaßnahme zu sichern und funktionsfähig anzupassen.

Die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen bezüglich der Eigentumsfläche sind im Zusammenhang mit den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbshandlungen zu sehen und betreffen Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

#### zu 3.4.4. Erschließung

Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst. Die Zufahrtsverhältnisse zur Hofstelle werden durch das

geplante Straßenbauvorhaben nicht berührt. Die pauschale Forderung auf Durchführung einer Beweissicherung des vorhandenen unbeeinträchtigten Zufahrts- und Wegenetz wird daher zurückgewiesen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

zu 3.4.5. Humusaufgabe

Die geforderte Beweissicherungsmaßnahme bezüglich der Eigentumsfläche ist im Zusammenhang mit den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbshandlungen zu sehen und betrifft Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

Bezüglich der Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter Grundstücksflächen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses verwiesen.

zu 3.4.6. Wasserwirtschaftliche Beweissicherung

Die geforderte wasserwirtschaftliche Beweissicherung wird unter Hinweis auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen. Insbesondere wurde nicht substantiiert dargelegt inwieweit die Einwendungsführer über Brunnenanlagen verfügen und wo etwaige Brunnenanlagen in der Örtlichkeit überhaupt vorhanden sind. Im Übrigen sind keine baubedingten Eingriffe wie beispielsweise Geländeeinschnitte in das Grundwasser zu erwarten, die eine Unterbrechung von Grundwasserströmen zur Folge haben könnten. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

zu 3.4.7. Alternativplanung

Der Antrag auf Überprüfung der unter Punkt 2.2.9 angesprochenen Alternativplanung wird unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere zu Punkt 2.2.9 zurückgewiesen.

Fazit:

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt

III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.3.3.4 Einwendungsführer 0557, 0558, 0559 und 0560

Die Einwendungsführer 0557 bis 0560 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den Einwendungen, wobei die Nummerierung des Schriftsatzes vom 4. November 2014 übernommen wird, ist folgendes festzustellen:

##### zu 1. Sachverhalt

##### zu 1.1. Betroffenheit

##### zu 1.1.1. bis 1.1.4.

Zur Schilderung der Eigentumsverhältnisse und Pachtverhältnisse sind keine weiteren Anmerkungen veranlasst. Anzumerken ist allerdings, dass, wie im Folgenden noch näher dargestellt wird, keines der aufgeführten Grundstücke vom geplanten Straßenbauvorhaben oder damit zusammenhängender Folgemaßnahmen aufgrund erforderlicher Anpassungsmaßnahmen an die mit dem 6-streifigen Ausbau verbundenen neuen Verhältnisse betroffen ist.

##### zu 1.2.

Der Ausbau der Staatsstraße 2145 beschränkt sich ausschließlich auf den unmittelbaren, durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 bedingten, Anpassungsbereich und endet in Bezug auf die Lage der Grundstücke der Einwendungsführer nördlich der Einmündung des südlichen Anschlussastes der Anschlussstelle Neutraubling (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T). Weitergehende Ausbaumaßnahmen im Zuge der Staatsstraße 2145 nach Süden in Richtung Obertraubling sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Zuständig hierfür wäre im Übrigen der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg und nicht die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern.

##### zu 1.3. Lage der Grundstücke

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T) i.V.m. den im Schriftsatz vom 4. November 2014 genannten Anlagen 3, 4 und 5 bleibt festzuhalten, dass der geplante 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 einschließlich der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im Zuge der Staatsstraße 2145 weder die angesprochenen Grundstücksflächen noch den in Aufstellung

befindlichen Bebauungsplan oder etwaige Zufahrtsverhältnisse zur Staatsstraße 2145 berühren.

zu 1.4.

Unter Hinweis auf die vorstehenden und nachfolgenden Ausführungen sind keine weiteren Anmerkungen veranlasst.

zu 1.5. Grundsatz der Abwägung

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 1.2. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen. Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu 1.1.1. bis 1.1.4., 1.2. und 1.3. ist nicht nachvollziehbar, inwieweit eine schwere und unerträgliche Belastung der genannten Grundstücke vorliegen oder gar eine Nutzung der Grundstücke nicht mehr möglich sein soll, zumal weder eine dauerhafte noch eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich oder vorgesehen ist.

zu 2. Einwendungen anhand des Erläuterungsberichts vom 1. August 2014

Soweit erforderlich wird nachfolgend auf eventuelle Berichtigungen im Erläuterungsbericht der Tekturunterlagen vom 30. November 2015 verwiesen.

zu 2.1. Verfahrensrechtliche Einwendungen

zu 2.1.1.

Die für die angesprochenen Anwesen aufgrund der durchgeführten Lärmberechnungen ermittelten Beurteilungspegel konnten den ausgelegten und sind den festgestellten Planunterlagen zu entnehmen (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.10T, S. 56 und 57). Zur Identifizierung sind weder Baukilometer noch Flurnummern erforderlich. Die Straßennamen und Hausnummern sind deutlich lesbar in den Plänen angegeben und in der Lärmberechnung mit angegeben.

zu 2.1.2.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.1.2. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

zu 2.2. Sachliche Einwendungen

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.1.4. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

zu 2.2.1. bis 2.2.9.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.2.1. bis 2.2.9. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu folgenden Punkten sind Ergänzungen veranlasst:

#### zu 2.2.5. Sachliche Einwendungen

Der vorliegende Planung zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof liegt die Verkehrsuntersuchung „A 3 und A 93 Raum Regensburg“ einschließlich Verkehrsprognose 2030 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus dem Jahre 2013 zu Grunde. Die vorliegende Planung berücksichtigt die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung. Der 6-streifige Ausbau im angegebenen Ausbauabschnitt trägt daher der derzeitigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung in ausreichendem Umfang Rechnung.

Unabhängig davon, dass im Schriftsatz Verschlechterungen im Auswirkungsbereich von Irl und somit Bereiche weit außerhalb der Grundstücke der Einwendungsführer angesprochen werden, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die generelle Befürchtung einer verlagerten Stauproblematik in Richtung Anschlussstelle Rosenhof oder darüber hinaus und damit auch an Neutraubling vorbei unbegründet.

Bezüglich des Hinweises auf Punkt 2.1.1. wird auf die entsprechende Antwort zu Punkt 2.1.1. verwiesen.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu 2.1.1. können die aufgrund der durchgeführten Lärmberechnung für die angesprochenen Anwesen ermittelten Beurteilungspegel den Planunterlagen sehr wohl entnommen werden (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.10T, S. 56 und 57).

#### zu 2.2.6. Erschütterungsschutz

Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Das nächstgelegene Anwesen der Einwendungsführer 0557, 0559 und 0560 weist einen Abstand von rund 270 m zur geplanten Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination auf, so dass unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2. und 2.1.3. keine Erschütterungen auftreten werden, die zu Gebäudeschäden führen könnten.

#### zu 2.2.7. Straßenentwässerung

Aufgrund des großen Abstandes der bebauten und unbebauten Grundstücke der Einwendungsführer ist nicht ersichtlich, inwiefern sich die geplante Straßenentwässerung auf Eigentum und Betrieb der Einwendungsführer auswirken soll.

#### zu 2.2.9. Ausbauvarianten

Aufgrund fehlender Grundbetroffenheiten sind die Forderungen auf Reduzierung der, auf einschlägigen Richtlinien beruhenden und daher dem Stand der Technik entsprechenden Breiten verschiedener Bestandteile des Fahrbahnquerschnitts und

weiterer Einrichtungen der Bundesautobahn A 3 nicht nachvollziehbar und daher zurückzuweisen.

Die angesprochene 110 kV-Leitung ist vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffen.

#### zu 2.2.10. Änderungen des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Auf die vorstehenden Ausführungen zu 1.2. wird verwiesen.

#### zu 2.2.11. Betriebswege/öffentliche Feld- und Waldwege

Das in der Gärtnersiedlung und damit südlich der Bundesautobahn A 3 gelegene Anwesen der Einwendungsführer 0557, 0559 und 0560 weist einen Abstand von rund 270 m zur unmittelbar südlich der Bundesautobahn A 3 geplanten Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination auf. Die Forderung bezüglich des Verzichts von Betriebswegen nördlich der Bundesautobahn A 3 im unmittelbaren Nachbarschaftsbereich des Anwesens der Einwendungsführer ist somit nicht nachvollziehbar. Unabhängig davon sind entlang der im Bereich der Gärtnersiedlung geplanten Lärmschutzanlagen keine Betriebswege vorgesehen (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 5T).

#### zu 2.2.12. Lärmschutzanlagen

Die Lärmschutzanlagen waren sowohl in den ausgelegten und sind in den festgestellten Planunterlagen umfassend beschrieben und nachvollziehbar dargestellt (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T). Das im Schriftsatz angeführte Kapitel 4.8 enthielt entsprechende Verweise auf die Begründung und Abmessung der Lärmschutzanlagen. Es ist nicht nachvollziehbar inwieweit die Ausführungen in Kapitel 4.8 der Unterlage 1T zu Ermessensfehlern führen sollen. Der Einwand ist als unbegründet zurückzuweisen.

Aufgrund des Abstandes von über 300 m des Gewerbebetriebes zur Bundesautobahn A 3 und der zwischen diesem Betrieb und der Bundesautobahn vorhandenen Bebauung sind Verschattungswirkungen der geplanten Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination auf den Gewerbebetrieb auszuschließen.

Bezüglich des Verweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1, 2.2.5 und 2.2.6 wird auf die entsprechenden Antworten zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

### zu 3. Anträge

#### zu 3.1. Gärtnerei, Existenzgefährdung

Wie vorstehend in 1.3. bereits ausgeführt wird im Zuge des 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 einschließlich der damit erforderlichen Anpassungsmaßnahmen

im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz (vorliegend Staatsstraße 2145) in keine Grundstücksflächen des Gärtnereibetriebes weder dauerhaft noch vorübergehend eingegriffen. Auch ergeben sich keinerlei Änderungen an den Zugangs- und Zufahrtsverhältnissen. Eine durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 bedingte Existenzgefährdung des Gärtnereibetriebes ist daher auszuschließen.

Unabhängig von den Ausführungen zu 2.2.9. ist die Forderung auf Alternativplanungen zurückzuweisen, da aufgrund fehlender Grundbetroffenheit vorliegend auch Umplanungen keine geringeren Betroffenheiten auslösen können.

### zu 3.2. Wegenetz

#### zu 3.2.1. Eingriffsvermeidung

Es ist nicht nachvollziehbar, inwieweit die Vermeidung des Eingriffs in das von der Flurbereinigung geschaffene Wegenetzsystem für die Einwendungsführer, die keinen landwirtschaftlichen Betrieb mit entsprechenden landwirtschaftlichen Betriebsflächen im Bereich der Bundesautobahn A 3 führen, von Bedeutung ist. Unabhängig davon bleibt die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke insgesamt sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.4 dieses Beschlusses).

#### zu 3.2.3. Steigungen

Wie zu 3.2.1. bereits angemerkt, ist die Bedeutung der angesprochenen Steigungsverhältnisse für die unberührten Grundstücks- und Zufahrtsverhältnisse der Einwendungsführer nicht ganz nachvollziehbar. Festzuhalten bleibt allerdings, dass durch die teilweise erforderliche Erneuerung der Kreuzungsbauwerke eine Anpassung der Gradienten der kreuzenden Straßen und Wege erforderlich wird. Die künftigen maximalen Längsneigungen der Staatsstraße 2145 betragen nördlich der Bundesautobahn A 3 rund 3,3 % und südlich der Bundesautobahn A 3 rund 3,0 % und liegt damit weit unterhalb der nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) zulässigen Höchstlängsneigung von 5,5 %.

Durch die teilweise erforderliche Erneuerung der Kreuzungsbauwerke sind auch im übrigen Straßen- und Wegenetz Anpassungen der Gradienten der kreuzenden Straßen und Wege erforderlich. Die Steigungen betragen maximal 5,3 % und liegen damit deutlich unterhalb der zulässigen Steigung von 8% gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005). Generell ist festzustellen, dass durch den bestandsnahen Ausbau der Bundesautobahn A 3 die Anpassungen jedoch relativ gering ausfallen.

Die generelle Forderung nach einer maximalen Steigung von 3 % für alle Zu- und Abfahrten und Längsneigung der landwirtschaftlichen Wege ist allein schon aufgrund der topographischen Verhältnisse nicht realistisch und daher als unbegründet



zurückzuweisen. Unabhängig davon werden alle Steigungen gemäß den einschlägigen Regelwerken ausgebildet. Insoweit erfolgt durch die Planung keine Unter- oder Überschreitung von Grenzwerten. Im Übrigen lassen die Regelwerke für landwirtschaftliche Wege durchaus auch Längsneigungen von 8 % und mehr zu.

### zu 3.3. Wasserwirtschaft

#### zu 3.3.1. Wasserhaushalt, Besorgnisgrundsatz

Bezüglich der Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf das Grundwasser wird auf die Ausführungen zu 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen. Aufgrund des großen Abstandes der Grundstücke und Anwesen der Einwendungsführer zur Bundesautobahn A 3 sind auch keine nachteiligen Auswirkungen durch von den Flächen der Bundesautobahn abfließendem Niederschlagswasser oder bau- und anlagenbedingter Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

#### zu 3.3.2. Straßenentwässerung

Eine Ableitung von Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 in Grundstücke Dritter ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.11.4, Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7, Unterlage 18.3, Blatt Nrn. 1, 2T und 3T) nicht vorgesehen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Forderung, die Entwässerungsplanung so auszuführen, dass statistisch alle 50 Jahre wiederkehrende Regenereignisse auf dem Grund und Boden des Baulastträgers schadlos abgeführt werden können, wird unter Hinweis auf die Erwiderung zu 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen.

#### zu 3.3.3. Beweissicherung

Inwiefern Brunnen und Leitungen der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffen sein sollen wurde nicht näher dargelegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind Brunnen und Drainagen im unmittelbaren Baubereich nicht bekannt. Auch erfolgten im Verfahren weder von den Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten entsprechende Hinweise auf solche Einrichtungen. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger die Aufrechterhaltung und Wiederherstellung bestehender funktionsfähiger Drainage- und Entwässerungseinrichtungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.15 zur Auflage gemacht.

### zu 3.4. Sonstige Beweissicherung, Auflagen

#### zu 3.4.1. Immissionsschutz

Das nächstgelegene Anwesen der Einwendungsführer 0557, 0559 und 0560 weist einen Abstand von rund 270 m zum künftigen Baubereich auf, so dass einerseits die

Forderung vorhandene Gebäude und Grundstückseinrichtungen innerhalb eines 150 m-Bereichs beweiszusichern gegenstandslos wäre und andererseits unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.3 dieses Beschlusses auch keine wie im Einwendungsschriftsatz beschriebenen Auswirkungen wie Erschütterungen durch Baumaschinen und Staubentwicklung bei trockenem Wetter eintreten werden.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu 2.1.1. können die aufgrund der durchgeführten Lärmberechnung für die angesprochenen Anwesen ermittelten Beurteilungspegel den Planunterlagen sehr wohl entnommen werden (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.10T, S. 56 und 57).

Am Anwesen der Einwendungsführer 0557, 0559 und 0560 wurden an der autobahnzugewandten Seite im obersten Stockwerk (Fassadenseite Nord, 2. OG) Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ermittelt.

In der Wohnanlage des Einwendungsführers 0559 wurden im ungünstigsten Fall an der autobahnzugewandten Seite im obersten Stockwerk (Fassadenseite Nord, 2. OG) Beurteilungspegel von 50 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht ermittelt. Die hier anzuwendenden Grenzwerte für Mischgebiete der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, werden deutlich unterschritten.

Im Bereich der bestehenden Anwesen der Einwendungsführer ergeben sich somit keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärmbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Zum angesprochen und in Anlage 5 des Einwendungsschriftsatzes vom 4. November 2014 in Auszügen dargestellten Bebauungsplan ist, unabhängig von der Frage inwieweit er im vorliegenden Verfahren tatsächlich mit zu berücksichtigen ist, festzustellen, dass die künftige Bebauung rund 70 m südlicher des vorhandenen Anwesens der Einwendungsführer 0557, 0559 und 0560 liegt. Auch ohne gesonderte Lärmberechnung ist somit festzustellen, dass aufgrund der deutlichen Unterschreitung der nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte am vorhanden Anwesen somit auch im Bereich der künftigen Bebauung im Bereich des angesprochenen Bebauungsplans keine Überschreitungen der für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht auftreten werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind daher auch im Bereich dieser künftigen Bebauung nicht zu erwarten.

Bezüglich des Hinweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1., 2.2.5. und 2.2.12. wird auf die entsprechende Antwort zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 bzw. zum Punkt 2.2.12. verwiesen.

Bezüglich des gewählten lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen; Anmerkung die nachfolgenden Kapitelangaben beziehen sich auf die Unterlage 17.1T) folgendes festzustellen:

In Kapitel 4 hat das Büro Möhler + Partner darauf hingewiesen, dass für den Prognosenullfall als Fahrbahnbelag ein Splitt-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  gewählt wurde. Für das geplante Vorhaben kommt unter Hinweis auf Kapitel 5.4.1 ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  zum Einsatz. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der geforderten Gestaltung des Beginns und des Endes von Lärmschutzwänden wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Für Lärmschutzwälle, die baubedingt über eine entsprechende Böschungsneigung am Beginn und Ende verfügen, ist eine solche Auflage nicht erforderlich, da hier lästige Pegeländerungen nicht auftreten.

Zur Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen können alle Kriterien herangezogen werden, die im Einzelfall geeignet und rechtlich zulässig sind (0.5.1.3 UVPVwV). Dies bedeutet, dass sowohl qualitative als auch quantitative Kriterien in Betracht kommen. Ferner heißt dies aber auch, dass nicht jedes Merkmal der Umweltverträglichkeitsprüfung anhand sowohl qualitativer als auch quantitativer Kriterien zu messen ist. So ist eine quantitative Gesamtbewertung von Umweltauswirkungen mangels Verrechnungseinheiten nicht möglich (0.6.2.1 UVPVwV). Der Kreis der Umweltauswirkungen, auf die sich die Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstrecken hat, geht nämlich nicht über die Umweltbelange hinaus, denen im Rahmen des Abwägungsgebots Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Beschluss vom 26. September 2013, Az. 4 VR 1.13, Rdnr. 67 juris). Dabei kommt dem Kriterium der Anzahl der betroffenen Menschen zum Beispiel eine Bedeutung im Rahmen der Vorprüfung zu mit der Folge dass eine hohe Anzahl Betroffener einer von mehreren Faktoren ist, welche für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sprechen. Dies bedeutet aber weder für eine Vorprüfung noch für die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst, dass alle Menschen im Einflussbereich gezählt und nummerisch erfasst werden müssten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt sich mit dem Schutzgut Mensch und

insbesondere der Wohnfunktion und der Erholungsfunktion auseinander und genügt damit den gesetzlichen Anforderungen.

#### zu 3.4.2. Vermeidung der enteignungsrechtlichen Vorwirkung bei Nebenanlagen

Aufgrund des mehrfach bereits angeführten großen Abstandes der Grundstücke und Anwesen der Einwendungsführer sind künftige nachbarrechtliche Konflikte insbesondere im Hinblick auf Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich der Bundesautobahn A 3 mit ihren Straßenbestandteilen nicht zu erkennen.

Unabhängig von der Frage inwieweit die Einwendungsführer Mitglieder im Wasser- und Bodenverband Aubachtal sind, ist unter Hinweis auf die Ausführungen zu Punkt 2. und 3. der Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal nicht davon auszugehen, dass der Wasser- und Bodenverband Aubachtal zusätzliche Nachteile durch verstärkt anfallendes und über seine Entwässerungssysteme abzuleitendes Niederschlagswasser erleidet. Ein über den bisherigen Umfang hinausgehender Unterhaltungsaufwand ist nicht zu erwarten, zumal die Ableitung des Niederschlagswassers soweit gedrosselt wurde, dass der Abfluss dem, eines unversiegelten natürlichen Geländes entspricht.

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach S. 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung. Dies bedeutet, dass eine Auflage nur angeordnet werden kann, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie nicht angeordnet werden darf, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann, mit der gebotenen Rücksichtnahme, im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 7 und zu den Einzeleinwendungen wird verwiesen.

#### zu 3.4.3. Betriebliche und eigentumsrechtliche Beweissicherung

Die Forderung auf eine pauschale Beweissicherung ist aufgrund des unverhältnismäßig hohen Aufwandes und der hier vorliegenden mangelnden Notwendigkeit insbesondere auch deshalb, weil baubedingte Auswirkungen auf vorhandene Gebäude und sonstige Einrichtungen auf den Grundstücken der Einwendungsführer aufgrund des großen Abstandes auszuschließen sind, zurückzuweisen. Dem Vorhabensträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht alle im Bereich der Baumaßnahme

befindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen wie insbesondere Strom, Wasser und Telekommunikation, während der Baumaßnahme zu sichern und funktionsfähig anzupassen.

#### zu 3.4.4. Erschließung

Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst. Die Zufahrtsverhältnisse zu den Grundstücken und betrieblichen Einrichtungen der Einwendungsführer werden durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht berührt. Die pauschale Forderung auf Durchführung einer Beweissicherung des vorhandenen unbeeinträchtigten Zufahrts- und Wegenetz wird daher zurückgewiesen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 3.4.5. Wasserwirtschaftliche Beweissicherung

Die geforderte wasserwirtschaftliche Beweissicherung wird unter Hinweis auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen. Insbesondere wurde nicht substantiiert dargelegt inwieweit die Einwendungsführer über Brunnenanlagen verfügen und wo etwaige Brunnenanlagen in der Örtlichkeit überhaupt vorhanden sind. Im Übrigen sind keine baubedingten Eingriffe, wie zum Beispiel Geländeeinschnitte, in das Grundwasser zu erwarten, die eine Unterbrechung von Grundwasserströmen zur Folge haben könnten. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 3.4.6. Alternativplanung

Der Antrag auf Überprüfung der unter 2.2.9. angesprochenen Alternativplanung wird unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere zu 2.2.9 zurückgewiesen.

#### Fazit:

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt

III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 wird verwiesen.

#### 3.5.3.3.5 Einwendungsführer 0561, 0562 und 0563

Die Einwendungsführer 0557 bis 0560 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den Einwendungen, wobei die Nummerierung des Schriftsatzes vom 4. November 2014 übernommen wird, ist folgendes festzustellen:

##### zu 1. Sachverhalt

##### zu 1.1. Betroffenheit

##### zu 1.1.1. bis 1.1.5.

Zur Schilderung der Eigentumsverhältnisse sind keine weiteren Anmerkungen veranlasst. Anzumerken ist allerdings, dass keines der aufgeführten Grundstücke vom geplanten Straßenbauvorhaben oder damit zusammenhängender Folgemaßnahmen aufgrund erforderlicher Anpassungsmaßnahmen an die mit dem 6-streifigen verbundenen neuen Verhältnisse betroffen ist.

##### zu 1.2. Grundsatz der Abwägung

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Punkt 1.2. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

##### zu 2. Einwendungen anhand des Erläuterungsberichts

##### zu 2.1. Verfahrensrechtliche Einwendungen

##### zu 2.1.1. bis 2.1.5.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.1.1. bis 2.1.5. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu Punkt 2.1.1 wird ergänzend angemerkt, dass in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht mit Angabe der postalischen Adresse die jeweilige Lärmbetroffenheit uneingeschränkt feststellbar war und ist (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.8T). Zur Identifizierung sind weder Bau- noch Betriebskilometer erforderlich.

##### zu 2.2. Sachliche Einwendungen

##### zu 2.2.1. bis 2.2.9.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.2.1. bis 2.2.9. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu folgenden Punkten sind Ergänzungen veranlasst:

#### zu 2.2.1. Straßenbauliche Beschreibung

In Unterlage 14.1 Blatt Nr. 1 (vgl. Band 4) ist der Regelquerschnitt des geplanten Ausbaus dem Bestandsquerschnitt gegenübergestellt. Auf Abbildung 20 auf S. 541 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Die vorhandenen Angaben sind vollständig, Widersprüche im Hinblick auf die Unterlage 1 oder die festgestellte Unterlage 1T, Kapitel 1.2.1 oder 4.3.1 liegen erkennbar nicht vor.

Die Erweiterung der Bundesautobahn A 3 erfolgt symmetrisch. In dem angegebenen Bereich beträgt die Erweiterung der Bundesautobahn A 3 nachweislich der Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6T; Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nr. 6T) in Richtung Norden ca. 25 m. Der Einwand einer einseitigen Verbreiterung der Bundesautobahn A 3 um 125 m ist weder für den angegebenen Bereich von Bau-km 503+500 bis Bau-km 504+000 noch für den vermutlich angesprochenen Bereich zwischen Bau-km 503+905 bis Bau-km 504+340 nachvollziehbar und wird daher zurückgewiesen.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird bezüglich der angesprochenen Lärmschutzproblematik auf die nachfolgenden Ausführungen zu Punkt 3.4.1 verwiesen.

#### zu 2.2.2. Streckengestaltung

Inwieweit der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 sowie der vorgesehene Lärmschutzwall mit einer Höhe von 7,00 m im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer, das einen Abstand von mehr als 300 m zur Bundesautobahn A 3 aufweist, die Situation für Eigentum, Betrieb und Wohnbereichsflächen grundlegend nachteilig verändern soll, wird nicht substantiiert dargelegt. Aufgrund des großen Abstands sind nachteilige Auswirkungen auf den Wohnbereich sowohl innen wie außen auszuschließen. Bezüglich der Auswirkungen auf Eigentum und Betrieb wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu Punkt 3.1.1. ff. verwiesen.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen. Ein Verzicht auf diese Maßnahmen ist daher nicht möglich.

#### zu 2.2.5 Verbesserung der Lärmsituation, Abgassituation

Der vorliegende Planung zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof liegt die Verkehrsuntersuchung „A 3 und A 93 Raum Regensburg“ einschließlich Verkehrsprognose 2030 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus dem Jahre 2013 zu Grunde. Die vorliegende Planung berücksichtigt die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung. Der 6-streifige Ausbau im angegebenen Ausbauabschnitt trägt

daher der derzeitigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung in ausreichendem Umfang Rechnung.

Die Befürchtung einer verlagerten Stauproblematik in Richtung Anschlussstelle Rosenhof oder darüber hinaus und damit am Anwesen der Einwendungsführer vorbei ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet.

Bezüglich des Hinweises auf Punkt 2.1.1. wird auf die entsprechende Antwort zu Punkt 2.1.1. verwiesen.

#### zu 2.2.6. Erschütterungsschutz

Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Das nächstgelegene Betriebsgebäude des Einwendungsführers weist einen Abstand von rund 300 m zum Lärmschutzwall auf, so dass unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2. und 2.1.3. keine Erschütterungen auftreten, die zu Gebäudeschäden führen könnten.

Für Baustelleneinrichtungen und Baustraßen werden nach Möglichkeit bestehende oder geplante Straßennebenflächen in Anspruch genommen. Die Erschließung der Baustelle selbst erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3. Sofern das nachgeordnete Straßennetz dafür in Anspruch genommen werden muss, liegt straßenrechtlicher Gemeingebrauch vor. Zudem werden die technischen Vorkehrungen gegen eine Verschmutzung der Straßen verwendet. Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Eine Führung des Baustellenverkehrs über die ehemalige Hofstelle ist weder vorgesehen noch erforderlich.

#### zu 2.2.7. Straßenentwässerung

Grundstücke der Einwendungsführer werden vom geplanten Straßenbauvorhaben weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen. Zudem sind auf der Nordseite der im Bereich von Irl geplanten Lärmschutzwände keine Versickermulden vorgesehen. Der Einwand eines unverhältnismäßigen Eingriffs in Eigentum und Betrieb ist weder berechtigt noch nachvollziehbar. (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 4).

#### zu 2.2.9. Ausbauvarianten

Aufgrund fehlender Grundbetroffenheiten sind die Forderungen auf Reduzierung der auf einschlägigen Richtlinien beruhenden und daher dem Stand der Technik entsprechenden Breiten verschiedener Bestandteile des Fahrbahnquerschnitts und weiterer Einrichtungen der Bundesautobahn A 3 nicht nachvollziehbar und daher zurückzuweisen.



Die angesprochene 110 kV-Leitung ist vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffen.

zu 2.2.10. Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Zu den beschriebenen örtlichen Verhältnissen sind keine weiteren Anmerkungen erforderlich.

zu 2.2.11. Betriebswege(öffentliche Feld- und Waldwege

Das Anwesen der Einwendungsführer weist einen Abstand von rund 300 m zum nördlich der Bundesautobahn A 3 geplanten Lärmschutzwall auf. Die Forderung bezüglich des Verzichts von Betriebswegen im unmittelbaren Nachbarschaftsbereich des Anwesens der Einwendungsführer ist somit nicht nachvollziehbar. Unabhängig davon sind entlang der im Bereich von Irl geplanten Lärmschutzwälle keine Betriebswege vorgesehen (vgl. Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 4).

zu 2.2.12. Lärmschutzanlagen

Die Lärmschutzanlagen waren sowohl in den ausgelegten und sind in den festgestellten Planunterlagen umfassend beschrieben und nachvollziehbar dargestellt (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T). Das im Schriftsatz angeführte Kapitel 4.8 enthielt entsprechende Verweise auf die Begründung und Abmessung der Lärmschutzanlagen. Es ist nicht nachvollziehbar inwieweit die Ausführungen in Kapitel 4.8 der Unterlage 1T zu Ermessensfehlern führen sollen. Der Einwand ist als unbegründet zurückzuweisen.

Bezüglich des Verweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1, 2.2.5 und 2.2.6 wird auf die entsprechenden Antworten zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

zu 2.2.13. Leitungen

Im angegebenen Bereich zwischen der Staatsstraße 2145 und der Gemeindeverbindungsstraße Barbing – Oberheising südlich der Bundesautobahn A 3 sind keine Grundstücke der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben oder eventuell damit verbundener Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen. Bereits insoweit ist der vorgebrachte Einwand nicht nachvollziehbar. Unabhängig davon sind die angesprochenen Leitungsverlegungen in den Lageplänen zu den Spartenverlegungen (Band 1: Unterlage 5.2, Blatt Nr. 5T) mit Flurnummern dargestellt. Die betreffenden Leitungen sind textlich bezeichnet und mit einer Regelungsverzeichnisnummer versehen. Im Regelungsverzeichnis sind die Leitung und deren Betroffenheit textlich beschrieben (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 4.2.20,

4.2.24, 4.4.8, 4.8.13 und 4.8.18). Individuelle Betroffenheiten waren und sind daher zweifelsfrei feststellbar.

Die 110 kV-Leitung ist vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Die geforderte Erdverkabelung steht somit in keinem Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 und kann dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht werden.

### zu 3. Anträge

#### zu 3.1. Grundstücksverwaltungsbetrieb, Existenzgefährdung

Wie vorstehend in 1.1.1. bis 1.1.5. bereits ausgeführt, wird im Zuge des 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 einschließlich der damit erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz nicht in Grundstücksflächen der Einwendungsführer eingegriffen. Auch ergeben sich keinerlei Änderungen an den Zugangs- und Zufahrtsverhältnissen. Unabhängig von der Frage welcher Betrieb oder Betriebszweig in seiner Existenz gefährdet sein soll, ist eine durch den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 bedingte Existenzgefährdung mangels entsprechender Betroffenheit auszuschließen.

Unabhängig von den Ausführungen zu 2.2.9. ist die Forderung auf Alternativplanungen zurückzuweisen, da aufgrund fehlender Grundbetroffenheit vorliegend auch Umplanungen keine geringeren Betroffenheiten auslösen können.

### zu 3.2. Wegenetz

#### zu 3.2.1. Eingriffsvermeidung

Es ist nicht nachvollziehbar, inwieweit die Vermeidung des Eingriffs in das von der Flurbereinigung geschaffene Wegenetzsystem für die Einwendungsführer, die keinen landwirtschaftlichen Betrieb mit entsprechenden landwirtschaftlichen Betriebsflächen im Bereich der Bundesautobahn A 3 führen, von Bedeutung ist. Unabhängig davon bleibt die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke insgesamt sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.4 dieses Beschlusses).

#### zu 3.2.3. Steigungen

Wie zu 3.2.1. bereits angemerkt ist die Bedeutung der angesprochenen Steigungsverhältnisse für die unberührten Grundstücks- und Zufahrtsverhältnisse der Einwendungsführer nicht ganz nachvollziehbar. Festzuhalten bleibt allerdings, dass durch die teilweise erforderliche Erneuerung der Kreuzungsbauwerke eine Anpassung der Gradienten der kreuzenden Straßen und Wege erforderlich wird. Die Steigungen betragen maximal 5,3 % und liegen damit deutlich unterhalb der zulässigen Steigung von 8% gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005).

Die maximale Längsneigung der Eisackerstraße beträgt 5,0 % und liegt damit weit unterhalb der nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) zulässigen Höchstlängsneigung von 8 %.

Die generelle Forderung nach einer maximalen Steigung von 3 % für alle Zu- und Abfahrten und Längsneigung der landwirtschaftlichen Wege ist allein schon aufgrund der topographischen Verhältnisse nicht realistisch und daher als unbegründet zurückzuweisen. Unabhängig davon werden alle Steigungen gemäß den einschlägigen Regelwerken ausgebildet. Insoweit erfolgt durch die Planung keine Unter- oder Überschreitung von Grenzwerten. Im Übrigen lassen die Regelwerke für landwirtschaftliche Wege durchaus auch Längsneigungen von 8 % und mehr zu.

### zu 3.3. Wasserwirtschaft

#### zu 3.3.1. Wasserhaushalt, Besorgnisgrundsatz

Bezüglich der Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf das Grundwasser wird auf die Ausführungen zu 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen. Aufgrund des großen Abstandes des Anwesens der Einwendungsführer zur Bundesautobahn A 3 sind auch keine nachteiligen Auswirkungen durch von den Flächen der Bundesautobahn abfließendem Niederschlagswasser oder bau- und anlagenbedingter Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

#### zu 3.3.2. Straßenentwässerung

Eine Ableitung von Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 in Grundstücke Dritter ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.11.4, Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7, Unterlage 18.3, Blatt Nrn. 1, 2T und 3T) nicht vorgesehen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen zu den Punkten 2. und 3. der Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal ist nicht davon auszugehen, dass der Wasser- und Bodenverband Aubachtal zusätzliche Nachteile durch verstärkt anfallendes, und über seine Entwässerungssysteme abzuleitendes, Niederschlagswasser erleidet. Ein über den bisherigen Umfang hinausgehender Unterhaltungsaufwand ist nicht zu erwarten, zumal die Ableitung des Niederschlagswassers soweit gedrosselt wurde, dass der Abfluss dem, eines unversiegelten natürlichen Geländes entspricht.

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach S. 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert

keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung. Dies bedeutet, dass eine Auflage nur angeordnet werden kann, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie nicht angeordnet werden darf, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann, mit der gebotenen Rücksichtnahme, im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 7 und zu den Einzeleinwendungen wird verwiesen.

#### zu 3.3.3. Beweissicherung

Inwiefern Brunnen und Leitungen der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffen sein sollen wurde nicht näher dargelegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind Brunnen und Drainagen im unmittelbaren Baubereich nicht bekannt. Auch erfolgten im Verfahren weder von den Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten entsprechende Hinweise auf solche Einrichtungen. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger die Aufrechterhaltung und Wiederherstellung bestehender funktionsfähiger Drainage- und Entwässerungseinrichtungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.15 zur Auflage gemacht.

#### zu 3.4. Sonstige Beweissicherung, Auflagen

##### zu 3.4.1. Immissionsschutz

Das Anwesen der Einwendungsführer weist einen Abstand von mehr als 300 m zum künftigen Baubereich auf, so dass einerseits die Forderung vorhandene Gebäude und Grundstückseinrichtungen innerhalb eines 50 m-Bereichs beweiszusichern gegenstandslos wäre und andererseits unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.3 dieses Beschlusses auch keine wie im Einwendungsschriftsatz beschriebenen Auswirkungen wie Erschütterungen durch Baumaschinen und Staubentwicklung bei trockenem Wetter, eintreten werden.

Am Anwesen der Einwendungsführer wurden an der autobahnzugewandten Seite im obersten Stockwerk (Fassadenseite Nord, 2. OG) Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ermittelt.

In der Wohnanlage des Einwendungsführers 0559 wurden im ungünstigsten Fall an der autobahnzugewandten Seite im obersten Stockwerk (Fassadenseite Süd, 2. OG) Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht ermittelt. Die hier anzuwendenden Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, werden deutlich unterschritten. Es ergeben sich somit keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärmbeeinträchtigungen. Erhebliche

nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Bezüglich der angesprochenen Lücke zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Ost bei Bau-km 498+500 und Bau-km 499+225 ist festzustellen, dass sich in diesem Bereich keine schützenswerte Bebauung befindet und der im Bereich des Ortsteils Irl vorgesehene Lärmschutzwall einen Vollschutz gewährleistet (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.7).

Bezüglich des Hinweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1., 2.2.5. und 2.2.12. wird auf die entsprechende Antwort zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 bzw. zum Punkt 2.2.12. verwiesen.

Bezüglich des gewählten lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen; Anmerkung die nachfolgenden Kapitelangaben beziehen sich auf die Unterlage 17.1T) folgendes festzustellen:

In Kapitel 4 hat das Büro Möhler + Partner darauf hingewiesen, dass für den Prognosenullfall als Fahrbahnbelag ein Splitt-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  gewählt wurde. Für das geplante Vorhaben kommt unter Hinweis auf Kapitel 5.4.1 ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  zum Einsatz. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der geforderten Gestaltung des Beginns und des Endes von Lärmschutzwänden wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Für Lärmschutzwälle, die baubedingt über eine entsprechende Böschungsneigung am Beginn und Ende verfügen, ist eine solche Auflage nicht erforderlich, da hier lästige Pegeländerungen nicht auftreten.

Zur Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen können alle Kriterien herangezogen werden, die im Einzelfall geeignet und rechtlich zulässig sind (0.5.1.3 UVPVwV). Dies bedeutet, dass sowohl qualitative als auch quantitative Kriterien in Betracht kommen. Ferner heißt dies aber auch, dass nicht jedes Merkmal der Umweltverträglichkeitsprüfung anhand sowohl qualitativer als auch quantitativer Kriterien zu messen ist. So ist eine quantitative Gesamtbewertung von Umweltauswirkungen mangels Verrechnungseinheiten nicht möglich (0.6.2.1 UVPVwV). Der Kreis der Umweltauswirkungen, auf die sich die Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstrecken hat, geht nämlich nicht über die Umweltbelange hinaus, denen im Rahmen des Abwägungsgebots Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Beschluss vom 26. September 2013, Az. 4 VR 1.13, Rdnr. 67

juris). Dabei kommt dem Kriterium der Anzahl der betroffenen Menschen zum Beispiel eine Bedeutung im Rahmen der Vorprüfung zu mit der Folge dass eine hohe Anzahl Betroffener einer von mehreren Faktoren ist, welche für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sprechen. Dies bedeutet aber weder für eine Vorprüfung noch für die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst, dass alle Menschen im Einflussbereich gezählt und nummerisch erfasst werden müssten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt sich mit dem Schutzgut Mensch und insbesondere der Wohnfunktion und der Erholungsfunktion auseinander und genügt damit den gesetzlichen Anforderungen.

zu 3.4.2. Vermeidung der enteignungsrechtlichen Vorwirkung bei Nebenanlagen

Aufgrund des mehrfach bereits angeführten großen Abstandes des Grundstücks und des Anwesens der Einwendungsführer sind künftige nachbarrechtliche Konflikte insbesondere im Hinblick auf Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich der Bundesautobahn A 3 mit ihren Straßenbestandteilen nicht zu erkennen.

zu 3.4.3. Betriebliche und eigentumsrechtliche Beweissicherung

Die Forderung auf eine pauschale Beweissicherung ist aufgrund des unverhältnismäßig hohen Aufwandes und der hier vorliegenden mangelnden Notwendigkeit insbesondere auch deshalb, weil baubedingte Auswirkungen auf vorhandene Gebäude und sonstige Einrichtungen auf den Grundstücken der Einwendungsführer aufgrund des großen Abstandes auszuschließen sind, zurückzuweisen. Dem Vorhabensträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht alle im Bereich der Baumaßnahme befindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen wie Strom, Wasser und Telekommunikation, während der Baumaßnahme zu sichern und funktionsfähig anzupassen.

zu 3.4.4. Erschließung

Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst. Die Zufahrtsverhältnisse zu den Grundstücken und betrieblichen Einrichtungen der Einwendungsführer werden durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht berührt. Die pauschale Forderung auf Durchführung einer Beweissicherung des vorhandenen unbeeinträchtigten Zufahrts- und Wegenetz wird daher zurückgewiesen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 3.4.5. Wasserwirtschaftliche Beweissicherung

Die geforderte wasserwirtschaftliche Beweissicherung wird unter Hinweis auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen. Insbesondere wurde nicht substantiiert dargelegt inwieweit die Einwendungsführer über Brunnenanlagen verfügen und wo etwaige Brunnenanlagen in der Örtlichkeit überhaupt vorhanden sind. Im Übrigen sind keine baubedingten Eingriffe wie zum Beispiel Geländeeinschnitte in das Grundwasser zu erwarten, die eine Unterbrechung von Grundwasserströmen zur Folge haben könnten. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen zu den Punkten 2. und 3. der Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal ist nicht davon auszugehen, dass der Wasser- und Bodenverband Aubachtal zusätzliche Nachteile durch verstärkt anfallendes und über seine Entwässerungssysteme abzuleitendes Niederschlagswasser erleidet. Ein über den bisherigen Umfang hinausgehender Unterhaltungsaufwand ist nicht zu erwarten, zumal die Ableitung des Niederschlagswassers soweit gedrosselt wurde, dass der Abfluss dem, eines unversiegelten natürlichen Geländes entspricht.

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach S. 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung. Dies bedeutet, dass eine Auflage nur angeordnet werden kann, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie nicht angeordnet werden darf, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 7 und zu den Einzeleinwendungen wird verwiesen.

#### zu 3.4.6. Alternativplanung

Der Antrag auf Überprüfung der unter 2.2.9. angesprochenen Alternativplanung wird unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere zu 2.2.9 zurückgewiesen.

Fazit:

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.3.3.6 Einwendungsführer 0370, 0573 und 0574

Der Einwendungsführer 0370 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage Nr. 10.1, Blatt Nr. 6T sowie Unterlage 10.2T). Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers 0370 verfügt entsprechend der von der Rechtsanwaltskanzlei Schneider & Kollegen mit Schreiben vom 4. November 2014 übersandten Unterlagen über insgesamt ca. 14 ha Eigentumsflächen zuzüglich Hofanschlussflächen von ca. 2,2 ha.

Soweit nachfolgend nicht gesondert darauf hingewiesen wird, gelten die nachfolgenden Ausführungen zu den Einwendungen entsprechend dem Schriftsatz der Kanzlei Schneider & Kollegen vom 4. November 2014 für die Einwendungsführer 0370, 0573 bis 0574 in gleichem Umfang. Zu den Einwendungen, wobei die Nummerierung des Schriftsatzes vom 4. November 2014 übernommen wird, ist folgendes festzustellen:

zu 1. Sachverhalt

zu 1.1. Betroffenheit

Bezüglich der Schilderung der unmittelbaren Betroffenheiten ist hier unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen lediglich anzumerken, dass aufgrund des Abstandes von mehr als 650 m der betroffenen Hofstellen mit entsprechender Bebauung eine Beeinträchtigung von Photovoltaik-Anlagen ausgeschlossen ist.



zu 1.2. Grundsatz der Abwägung

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 1.2. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

zu 2. Einwendungen anhand des Erläuterungsberichts vom 1. August 2014

zu 2.1. Verfahrensrechtliche Einwendungen

zu 2.1.1. bis 2.1.5.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.1.1. bis 2.1.5. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu Punkt 2.1.1 wird ergänzend angemerkt, dass das nächstgelegene Anwesen der Einwendungsführer einen Abstand von mehr als 650 m zur Bundesautobahn A 3 aufweist. Hinsichtlich der Lärmbetroffenheit war eine gesonderte Behandlung der Anwesen der Einwendungsführer daher nicht veranlasst und erforderlich. Unabhängig davon wird auf die weiteren Ausführungen verwiesen.

zu 2.2. Sachliche Einwendungen

zu 2.2.1. bis 2.2.9.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.2.1. bis 2.2.9. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu folgenden Punkten sind Ergänzungen veranlasst:

zu 2.2.5 Verbesserung der Lärmsituation, Abgassituation

Der vorliegende Planung zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof liegt die Verkehrsuntersuchung „A 3 und A 93 Raum Regensburg“ einschließlich Verkehrsprognose 2030 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus dem Jahre 2013 zu Grunde. Die vorliegende Planung berücksichtigt die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung. Der 6-streifige Ausbau im angegebenen Ausbauabschnitt trägt daher der derzeitigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung in ausreichendem Umfang Rechnung.

Die Befürchtung einer verlagerten Stauproblematik in Richtung Anschlussstelle Rosenhof oder darüber hinaus und damit an den Anwesen der Einwendungsführer vorbei ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, insbesondere auch im Hinblick auf den großen Abstand der Anwesen, unbegründet.

Bezüglich des Hinweises auf Punkt 2.1.1. wird auf die entsprechende Antwort zu Punkt 2.1.1. verwiesen.

zu 2.2.6. Erschütterungsschutz

Für Baustelleneinrichtungen und Baustraßen werden nach Möglichkeit bestehende oder geplante Straßenebenenflächen in Anspruch genommen. Die Erschließung der

Baustelle selbst erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3. Sofern das nachgeordnete Straßennetz dafür in Anspruch genommen werden muss, liegt straßenrechtlicher Gemeingebrauch vor. Zudem werden technische Vorkehrungen gegen eine Verschmutzung der Straßen verwendet. Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Eine erhebliche Beeinträchtigung der Hofgrundstücke mit Hofstellen und Wohnungen durch Baustellenverkehr ist auszuschließen.

Das nächstgelegene Betriebsgebäude der Einwendungsführer weist einen Abstand von mehr als 600 m zum Lärmschutzwall auf, so dass unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2. und 2.1.3. keine Erschütterungen auftreten werden, die zu Gebäudeschäden führen könnten.

#### zu 2.2.7. Straßenentwässerung

Im Bereich des betroffenen Grundstücks des Einwendungsführers 0370 wird nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Band 5: Unterlage 18.2, Blatt Nr. 6) keine Vorflut genutzt. Das auf Flächen der Bundesauto-bahn A 3 anfallende Niederschlagswasser wird hier auf Flächen des Vorhabensträgers versickert. Der im Einwendungsschriftsatz genannte Graben an der Nordgrenze des Grundstücks Fl.-Nr. 171/19, Gemarkung Barbing wird nicht als Vorflut genutzt.

Da im Bereich des betroffenen Grundstücks des Einwendungsführers die 2,00 m breite Versickermulde südlich des Lärmschutzwalls für den 5-jährigen Bemessungsregen nicht ausreicht, ist zur schadlosen Behandlung und Versickerung des auf Flächen der Bundesautobahn A 3 anfallenden Niederschlagswassers eine Ableitung über entsprechende Rohrdurchlässe (Band 5: Unterlage 18.1T, Kapitel 4.8; Unterlage 18.2, Blatt Nr. 6) in die 3,00 m breite Versickermulde auf der Nordseite des Lärmschutzwalls erforderlich. Die notwendige Unterhaltung der nordseitigen Versickermulde wird über den angrenzenden Betriebsweg sichergestellt (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1). Die geplanten Versickermulden sind für eine ordnungsgemäße Behandlung des auf Flächen der Bundesautobahn A 3 anfallenden Niederschlagswassers zwingend erforderlich und verhindern zudem eine Vernässung der angrenzenden Grundstücksflächen. Zur Reduzierung der Grundinanspruchnahme wird bei Anlage von rückwärtigen Versickermulden auf eine ansonsten anliegerseitig vorgesehene Böschungsausrundung (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.3.3) verzichtet. Die Anlage des Lärmschutzwalles, der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie des zum Unterhalt der Anlagen erforderlichen Betriebsweges ist erforderlich. Die Planung ist durch den genannten Verzicht auf die Böschungsausrundung bereits

flächensparend gestaltet und der Eingriff somit auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränkt.

#### zu 2.2.9. Ausbauvarianten

Bezüglich der unter diesem Punkt mit angesprochenen Querschnittsaufteilung und der Breiten der einzelnen Straßenbestandteile wie beispielsweise Fahrbahnbreiten, Mittel- und/oder Seitenstreifen, Randstreifen oder Entwässerungsmulden, wird auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zu den Punkten 2.2.1 und 2.2.4 verwiesen.

Die im Bereich von Unterheising parallel zur Bundesautobahn A 3 verlaufende 110 kV-Leitung einschließlich des angesprochenen Mastes sind vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen.

#### zu 2.2.10. Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Zu den beschriebenen örtlichen Verhältnissen sind keine weiteren Anmerkungen erforderlich.

#### zu 2.2.11. Betriebswege/öffentliche Feld- und Waldwege

Wie zu Punkt 2.2.9. bereits ausgeführt ist der nördlich des Lärmschutzwalls vorgesehene Betriebsweg zur Unterhaltung der südlich daran angrenzenden Versickermulde erforderlich. Über diesen Betriebsweg ist sichergestellt, dass diese Entwässerungseinrichtung jederzeit überprüft und erforderlichenfalls instand gesetzt werden kann. Auf diesen Betriebsweg kann nicht verzichtet werden, da ein alleiniges Zufahrts- oder Duldungsrecht nicht ausreicht um der Verpflichtung eines ordnungsgemäßen Betriebs und Unterhaltung der Entwässerungseinrichtung in ausreichendem Umfang sicherzustellen.

Die Erschließung der Baustelle selbst erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3. Sofern das nachgeordnete Straßennetz dafür in Anspruch genommen werden muss, liegt straßenrechtlicher Gemeingebrauch vor. Zudem werden technische Vorkehrungen gegen eine Verschmutzung der Straßen verwendet. Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Eine Führung des Baustellenverkehrs über das Hofgrundstück oder eine Anlage von Betriebswegen und Baustraßen außerhalb der in den Grunderwerbsunterlagen als dauerhaft oder als vorübergehend zu beanspruchend gekennzeichneten Grundstücksflächen ist nicht erforderlich.

#### zu 2.2.12. Betriebsumfahrt

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen ist die Betriebsumfahrt Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens (Band 1: Unterlage

1T, Kapitel 4.6.2; Unterlage 5.1, Blatt Nr. 7; Band 4: Unterlage 11T, Lfd. Nr. 1.2.7 und 1.2.8).

Im Bestand kann der 4-streifige Fahrbahnquerschnitt je Räum- und Streuschleife mit einem Winterdienstfahrzeug betreut werden. Der künftig 6-streifige Fahrbahnquerschnitt der Bundesautobahn A 3 erfordert wegen der größeren Fahrbahnbreite im Winterdienstbetrieb den Einsatz von zwei parallel fahrenden Winterdienstfahrzeugen. Aufgrund des Ausbauendes nach der Anschlussstelle Rosenhof und der großen Entfernung bis zur nächsten Anschlussstelle Wörth a.d. Donau/Wiesent (ca. 9 km) entsteht ein hoher Anteil an Leerfahrten für das zweite Winterdienstfahrzeug. Damit lassen sich künftig die Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie die Vorgaben der Obersten Baubehörde hinsichtlich der zulässigen Umlaufzeiten der Räum- und Streuschleifen an Bundesautobahnen ohne zusätzliche Betriebsumfahrt nicht erfüllen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.5.3.2 sowie die nachfolgenden Ausführungen zu Punkt 3.1.1. wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 2.2.13. Lärmschutzanlagen

Die Lärmschutzanlagen waren sowohl in den ausgelegten und sind in den festgestellten Planunterlagen umfassend beschrieben und nachvollziehbar dargestellt (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T). Das im Schriftsatz angeführte Kapitel 4.8 enthielt entsprechende Verweise auf die Begründung und Abmessung der Lärmschutzanlagen. Es ist nicht nachvollziehbar inwieweit die Ausführungen in Kapitel 4.8 der Unterlage 1T zu Ermessensfehlern führen sollen. Der Einwand ist als unbegründet zurückzuweisen.

Bezüglich des Verweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1, 2.2.5 und 2.2.6 wird auf die entsprechenden Antworten zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

#### zu 2.2.14. Leitungen

Im angegebenen Bereich zwischen der Staatsstraße 2145 und der Gemeindeverbindungsstraße Barbing – Oberheising südlich der Bundesautobahn A 3 sind keine Grundstücke der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben und eventuell damit verbundener Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen. Bereits insoweit ist der vorgebrachte Einwand nicht nachvollziehbar. Unabhängig davon sind die angesprochenen Leitungsverlegungen in den Lageplänen zu den Spartenverlegungen (Band 1: Unterlage 5.2, Blatt Nr. 5T) mit Flurnummern

dargestellt. Die betreffenden Leitungen sind textlich bezeichnet und mit einer Regelungsverzeichnisnummer versehen. Im Regelungsverzeichnis sind die Leitung und deren Betroffenheit textlich beschrieben (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 4.2.20, 4.2.24, 4.4.8, 4.8.13 und 4.8.18). Individuelle Betroffenheiten waren und sind daher zweifelsfrei feststellbar.

Die 110 kV-Leitung ist vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Die geforderte Erdverkabelung steht somit in keinem Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 und kann dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht werden. Wie den planerischen Darstellungen zu entnehmen ist (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Unterlage 5.2, Blatt Nr. 6T) wurde im Übrigen der Eckmast der 110 kV-Leitung erkannt. Er weist einen Abstand von rund 12 m zum Betriebsweg auf. Weder ist eine Beeinträchtigung des Betriebsweges durch diesen Eckmast gegeben noch erfordert das Heranrücken der Bundesautobahn A 3 mit ihren Nebenanlagen an diesen Eckmast entsprechende Änderungen am Standort des Mastes. Im Verfahren wurden vom zuständigen Leitungsbetreiber auch keine entsprechenden Forderungen gestellt.

### zu 3. Anträge

#### zu 3.1. Landwirtschaft, Existenzgefährdung

Aus der betroffenen Grundstücksfläche mit einer Gesamtgröße von rund 8,8 ha wird eine Fläche von 10.528 m<sup>2</sup> dauerhaft zur Erstellung

- des aus Immissionsschutzgründen erforderlichen Lärmschutzwalls,
- der für eine ordnungsgemäße Entwässerung der Bundesautobahn A 3 erforderlichen Versickermulde nördlich des Lärmschutzwalls sowie
- des zur Unterhaltung dieser Entwässerungseinrichtung erforderlichen Betriebswegs

benötigt (vgl. auch Ausführungen zu den Punkten 2.2.7., 2.2.9 und 2.2.11.).

Zwar entsteht durch diese Anlagen eine Verkleinerung der landwirtschaftlichen Fläche, allerdings verbleibt mit rund 7,7 ha keine unwirtschaftliche Restfläche. Aufgrund des straßenbaubedingten Eingriffs entsteht ein etwas ungünstigerer Grundstückszuschnitt. Damit eventuell verbundene Bewirtschaftungerschwernisse betreffen Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1).

Unabhängig davon wurde die vorsorglich angemeldete Existenzgefährdung einer näheren Prüfung unterzogen.

Nach Auskunft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg hat der Einwendungsführer letztmals im Jahr 2014 einen Mehrfachantrag gestellt, so dass der Betrieb im dortigen System nicht mehr erfasst ist. Soweit noch

landwirtschaftliche Flächen am Betrieb sein sollten, ist es aufgrund der im Einwendungsschriftsatz angeführten Flächenausstattung nach Feststellung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg naheliegend, dass der Betrieb im Nebenerwerb geführt wird. Entsprechend der Angaben im Schriftsatz betreibt der Einwendungsführer 0370 eine Lohndrescherei im Vollerwerb.

Zu den rechtlichen Grundlagen wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.5.1.1.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend gilt, dass bei Nebenerwerbsbetrieben der Einwand der Existenzgefährdung oder -vernichtung nur bei Vorliegen besonderer Umstände in Betracht kommt (VGH München, Beschluss vom 9. September 2014, Az. 8 A 13.40047, Rdnr. 18 juris). Durch das Straßenbauvorhaben gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb insgesamt 10.528 m<sup>2</sup> Eigentumsflächen verloren was einem Flächenverlust von rund 7,5 % seiner insgesamt zur Verfügung stehenden landwirtschaftlichen Flächen von ca. 14 ha entspricht. Dieser Flächenverlust belastet den Betrieb des Einwendungsführers sicherlich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einem Nebenerwerbsbetrieb regelmäßig bereits dem Grundsatz nach der Einwand einer Existenzgefährdung ausscheidet, da ein derartiger Betrieb nicht darauf angelegt ist, dem Betriebsleiter und seiner Familie ein langfristiges Auskommen zu gewährleisten. Besondere Umstände, die diese Annahme in Frage stellen könnten, drängen sich nicht auf, da der Einwendungsführer auch noch weitere Einkommensquellen hat, welche ebenfalls seiner Existenzsicherung dienen.

Der Eingriff in die Grundstücksfläche des Einwendungsführers ergibt sich aufgrund des zwischen Bau-km 503+490 und Bau-km 503+895 erforderlichen Lärmschutzwalls. Dieser Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,50 m ist zur Einhaltung der nach der 16 BImSchV im Bereich von Unterheising geltenden Immissionsgrenzwerte erforderlich. Von Seiten des Vorhabensträgers wurde, aus Kostengründen und nachdem sich Lärmschutzwälle gegenüber Lärmschutzwänden grundsätzlich besser in das Landschaftsbild einfügen und bei landschaftsgerechter Gestaltung insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles bewirken lassen, ein Lärmschutzwall gewählt.

Zur Vermeidung dieses Eingriffs wurden weitere Möglichkeiten der Lärmschutzrealisierung geprüft. So wurde geprüft, inwieweit der Lärmschutz nur durch eine Wand verwirklicht werden kann. Die Überprüfung einer reinen Lärmschutzwandlösung mit 4,50 m Höhe führte jedoch zu dem Ergebnis, dass an dieser Stelle eine solche Lösung technisch nicht sinnvoll ist. Die Anordnung einer fahrbahnnahe Lärmschutzwand bedingt die Fassung von Niederschlagswasser der

Fahrbahn anstelle der gegenwärtig vorgesehenen Muldenversickerung. Dieses in Entwässerungseinrichtungen gefasste Niederschlagswasser müsste abgeleitet, über ein Absetzbecken gereinigt und mangels Vorflut über ein Versickerbecken punktuell dem Grundwasser zugeführt werden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist eine Muldenversickerung dem Fassen und punktuellen Versickern von Niederschlagswasser vorzuziehen. Aufgrund der vorliegenden Höhenverhältnisse und der Konstruktionshöhen von Kontrollschächten und Sammelleitungen gestaltet sich diese Ableitung außerdem technisch schwierig. Die Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung bedingen erhöhte technische Anforderungen gegenüber der Muldenversickerung und führen zu entsprechenden Bau- sowie Unterhaltskosten. Weiterhin ist mit den Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung ebenfalls eine zusätzliche neue Grundinanspruchnahme verbunden, so dass sich hierdurch die mit der reinen Lärmschutzwand erreichte Reduzierung der Grundinanspruchnahme entsprechend vermindert. Aufgrund der dargestellten Zusammenhänge kann die Planfeststellungsbehörde die Auffassung des Vorhabensträgers nachvollziehen, dass eine reine Lärmschutzwand an dieser Stelle technisch als nicht sinnvoll anzusehen ist und daher eine Variante mit fahrbahnnahen Lärmschutzwänden ausscheidet.

Als weitere Alternative zur Planfeststellungslösung (vgl. Systemskizze Abbildung 21 auf S. 578) wurde eine Lärmschutzwand-Lärmschutzwand-Kombination, bestehend aus einem 2,00 m hohen Wall und einer aufgesetzten 2,50 m hohen Lärmschutzwand (vgl. Systemskizze Abbildung 22 auf S. 578) untersucht. Die Grundinanspruchnahme reduziert sich hierdurch um rund 3.400 m<sup>2</sup> (405 m \* 8,40 m). Dabei betragen die Kosten für den beantragten Lärmschutzwand rund 187.000 € (Brutto) und für die Lärmschutzwand-/Wandkombination ca. 480.000 € (Brutto).

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass sich Lärmschutzwälle gegenüber Lärmschutzwänden grundsätzlich besser in das Landschaftsbild einfügen lassen und bei landschaftsgerechter Gestaltung – wie vorliegend - insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles bewirken. Außerhalb städtischer Bereiche sind daher Lärmschutzwälle das Mittel der Wahl, wobei hier auch die niedrigeren Kosten für den Lärmschutzwand sprechen.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen.

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen sowie des haushaltsrechtlichen Grundsatzes

einer wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von Steuergeldern, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die privaten Belange des grundbetroffenen Einwendungsführers stehen hinter den öffentlichen Belangen an der Realisierung des Projekts zurück. Insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen.

Ein Verzicht auf den geplanten Lärmschutzwall kommt unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.1.2 und 3.3.6.4.1.7 nicht in Betracht.

Auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.9. wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 3.1.2. Ersatzland

Auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 3.5.1.1.4 wird verwiesen.

#### zu 3.2. Wegenetz

##### zu 3.2.1. Eingriffsvermeidung

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt insgesamt sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.4 dieses Beschlusses). In diesem Zusammenhang gilt es ferner festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). Vorliegend entstehen hinsichtlich des betroffenen Grundstücks keine Umwege, da die Erschließung dieses Grundstücks weiterhin über die Wege Fl.-Nrn. 171/21 und 171/23, jeweils Gemarkung Barbing erfolgen kann. Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst.

##### zu 3.2.2. Sicherheit und Leichtigkeit des Querungs- und Einmündungsverkehrs

Wie zu Punkt 3.2.1. bereits ausgeführt ist die hof- und landwirtschaftliche Erschließung während und nach Abschluss des geplanten Straßenbauvorhabens sichergestellt. Eine Verschlechterung findet nicht statt. Entsprechend der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.7, Unterlage 5.1, Blatt Nr. 6; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.1.22) wird das Brückenbauwerk entsprechend der vorhandenen Straßenverhältnisse neu errichtet. Derzeit vorhandene Verkehrsbeschränkungen werden durch das erforderliche neue Brückenbauwerk nicht berührt. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind im Übrigen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde. Auf die vorstehenden Ausführungen zu 2.2.11 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.



### zu 3.2.3. Steigungen

Durch die teilweise erforderliche Erneuerung der Kreuzungsbauwerke wird eine Anpassung der Gradienten der kreuzenden Straßen und Wege erforderlich. Die Steigungen betragen maximal 5,3 % und liegen damit deutlich unterhalb der zulässigen Steigung von 8% gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005).

Die generelle Forderung nach einer maximalen Steigung von 3 % für alle Zu- und Abfahrten und Längsneigung der landwirtschaftlichen Wege ist allein schon aufgrund der topographischen Verhältnisse nicht realistisch und daher als unbegründet zurückzuweisen. Unabhängig davon werden alle Steigungen gemäß den einschlägigen Regelwerken ausgebildet. Insoweit erfolgt durch die Planung keine Unter- oder Überschreitung von Grenzwerten. Im Übrigen lassen die Regelwerke für landwirtschaftliche Wege durchaus auch Längsneigungen von 8 % und mehr zu.

### zu 3.3. Wasserwirtschaft

#### zu 3.3.1. Wasserhaushalt, Besorgnisgrundsatz

Bezüglich der Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf das Grundwasser wird auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen. Insoweit sind aufgrund straßenbaubedingter Auswirkungen auf den Grundwasserstand auch keine nachteiligen Auswirkungen weder auf die Hofstellen selbst noch auf das betroffene Grundstück zu erwarten. Die mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmten Entwässerungseinrichtungen im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers stellen sicher, dass von der Bundesautobahn A 3 und ihren Nebenflächen abfließendes Niederschlagswasser zu keinen nachteiligen Auswirkungen führt. Die Forderung auf Alternativplanungen ist daher zurückzuweisen.

#### zu 3.3.2. Straßenentwässerung

Eine Ableitung von Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 in Grundstücke Dritter ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.11.4, Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7, Unterlage 18.3, Blatt Nrn. 1, 2T und 3T) und unter Hinweis auf die Ausführungen zu 2.2.7. nicht vorgesehen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Forderung, die Entwässerungsplanung so auszuführen, dass statistisch alle 50 Jahre wiederkehrende Regenereignisse auf dem Grund und Boden des Baulastträgers schadlos abgeführt werden können, wird unter Hinweis auf die Erwiderung zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen.

### zu 3.3.3. Beweissicherung

Inwiefern Brunnen und Leitungen der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffen sein sollen wurde nicht näher dargelegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind Brunnen und Drainagen im unmittelbaren Baubereich nicht bekannt. Auch erfolgten im Verfahren weder von den Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten entsprechende Hinweise auf solche Einrichtungen. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger die Aufrechterhaltung und Wiederherstellung bestehender funktionsfähiger Drainage- und Entwässerungseinrichtungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.15 zur Auflage gemacht.

### Zu 3.4. Sonstige Beweissicherung, Auflagen

#### zu 3.4.1. Immissionsschutz

Das nächstgelegene Betriebsgebäude der Hofstelle weist einen Abstand von über 650 m zum künftigen Baubereich auf, so dass einerseits die Forderung vorhandene Gebäude und Grundstückseinrichtungen innerhalb eines 50 m-Bereichs beweiszusichern gegenstandslos wäre und andererseits unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.3 dieses Beschlusses auch keine wie im Einwendungsschriftsatz beschriebenen Auswirkungen wie zum Beispiel Erschütterungen durch Baumaschinen oder Staubeentwicklung bei trockenem Wetter, eintreten werden.

Für die Anwesen der Einwendungsführer wurden aufgrund des großen Abstandes keine eigenen Lärmberechnungen durchgeführt. Mit Durchführung der im Bereich von Unterheising vorgesehenen Lärmschutzwälle können jedoch bereits beim Anwesen des Einwendungsführers 0143 (vgl. vorstehende Ziffer 3.5.3.3.3), das einen Abstand von ca. 80 m zur Bundesautobahn A 3 aufweist, mit maximalen Lärmpegeln von 57 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht die nach der 16. BImSchV für das hier vorliegende Dorf- und Mischgebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten werden. Im Bereich der Anwesen der Einwendungsführer 0370, 0573 und 0574 ergeben sich somit keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärmbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Bezüglich der angesprochenen Lücke zwischen der Gemeindeverbindungsstraße Barbing-Oberheising (Bau-km 502+600) und dem Beginn des Lärmschutzwalls bei Bau-km 503+500 nördlich der Bundesautobahn A 3 ist festzustellen, dass sich in diesem Bereich keine schützenswerte Bebauung befindet und die im Bereich von Barbing und dem Ortsteil Unterheising vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen in Form von Lärmschutzwällen und Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombinationen

bereits einen Vollschutz gewährleisten (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3.6.4.4.1 und 3.3.6.4.4.2).

Bezüglich des gewählten lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen; Anmerkung die nachfolgenden Kapitelangaben beziehen sich auf die Unterlage 17.1T) folgendes festzustellen:

In Kapitel 4 hat das Büro Möhler + Partner darauf hingewiesen, dass für den Prognosenullfall als Fahrbahnbelag ein Splitt-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  gewählt wurde. Für das geplante Vorhaben kommt unter Hinweis auf Kapitel 5.4.1 ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  zum Einsatz. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der geforderten Gestaltung des Beginns und des Endes von Lärmschutzwänden wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Für Lärmschutzwälle, die baubedingt über eine entsprechende Böschungsneigung am Beginn und Ende verfügen, ist eine solche Auflage nicht erforderlich, da hier lästige Pegeländerungen nicht auftreten.

Zur Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen können alle Kriterien herangezogen werden, die im Einzelfall geeignet und rechtlich zulässig sind (0.5.1.3 UVPVwV). Dies bedeutet, dass sowohl qualitative als auch quantitative Kriterien in Betracht kommen. Ferner heißt dies aber auch, dass nicht jedes Merkmal der Umweltverträglichkeitsprüfung anhand sowohl qualitativer als auch quantitativer Kriterien zu messen ist. So ist eine quantitative Gesamtbewertung von Umweltauswirkungen mangels Verrechnungseinheiten nicht möglich (0.6.2.1 UVPVwV). Der Kreis der Umweltauswirkungen, auf die sich die Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstrecken hat, geht nämlich nicht über die Umweltbelange hinaus, denen im Rahmen des Abwägungsgebots Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Beschluss vom. 26. September 2013, Az. 4 VR 1.13, Rdnr. 67 juris). Dabei kommt dem Kriterium der Anzahl der betroffenen Menschen zum Beispiel eine Bedeutung im Rahmen der Vorprüfung zu mit der Folge dass eine hohe Anzahl Betroffener einer von mehreren Faktoren ist, welche für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sprechen. Dies bedeutet aber weder für eine Vorprüfung noch für die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst, dass alle Menschen im Einflussbereich gezählt und numerisch erfasst werden müssten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt sich mit dem Schutzgut Mensch und insbesondere der Wohnfunktion und der Erholungsfunktion auseinander und genügt damit den gesetzlichen Anforderungen.

zu 3.4.2. Vermeidung der enteignungsrechtlichen Vorwirkung bei Nebenanlagen

Unterhaltungsarbeiten am Lärmschutzwall und den Entwässerungseinrichtungen im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0370 können von der Bundesautobahn A 3 oder dem nördlich des Lärmschutzwalls und der Versickermulde vorgesehenen Betriebsweg aus vorgenommen werden, so dass hierzu keine Grundstücke Dritter in Anspruch genommen werden müssen. Künftige nachbarrechtliche Konflikte sind daher nicht zu erkennen.

zu 3.4.3. Betriebliche und eigentumsrechtliche Beweissicherung

Die Forderung auf eine pauschale Beweissicherung ist aufgrund des unverhältnismäßig hohen Aufwandes und der hier vorliegenden mangelnden Notwendigkeit insbesondere auch deshalb, weil baubedingte Auswirkungen auf vorhandene Gebäude und sonstige Einrichtungen der Hofstelle aufgrund des großen Abstandes auszuschließen sind, zurückzuweisen. Dem Vorhabensträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht alle im Bereich der Baumaßnahme befindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen wie insbesondere Strom, Wasser und Telekommunikation, während der Baumaßnahme zu sichern und funktionsfähig anzupassen.

Die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen bezüglich der Eigentumsfläche sind im Zusammenhang mit den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbshandlungen zu sehen und betreffen Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

zu 3.4.4. Erschließung

Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst. Die Zufahrtsverhältnisse zur Hofstelle werden durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht berührt. Die pauschale Forderung auf Durchführung einer Beweissicherung des vorhandenen unbeeinträchtigten Zufahrts- und Wegenetz wird daher zurückgewiesen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

zu 3.4.5. Humusaufgabe

Die geforderte Beweissicherungsmaßnahme bezüglich der Eigentumsfläche ist im Zusammenhang mit den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbshandlungen zu sehen und betrifft Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

Bezüglich der Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter Grundstücksflächen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses verwiesen.

zu 3.4.6. Wasserwirtschaftliche Beweissicherung

Die geforderte wasserwirtschaftliche Beweissicherung wird unter Hinweis auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen. Insbesondere wurde nicht substantiiert dargelegt inwieweit die Einwendungsführer über Brunnenanlagen verfügen und wo etwaige Brunnenanlagen in der Örtlichkeit überhaupt vorhanden sind. Im Übrigen sind keine baubedingten Eingriffe wie zum Beispiel Geländeeinschnitte in das Grundwasser zu erwarten, die eine Unterbrechung von Grundwasserströmen zur Folge haben könnten. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

zu 3.4.7. Alternativplanung

Der Antrag auf Überprüfung der unter Punkt 2.2.9 angesprochenen Alternativplanung, wird unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere zu Punkt 2.2.9 zurückgewiesen.

Fazit:

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 wird verwiesen.

3.5.3.3.7 Einwendungsführer 0389, 0575 und 0576

Der Einwendungsführer 0389 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen

(Band 3: Unterlage Nr. 10.1, Blatt Nr. 4 sowie Unterlage 10.2T). Der teilweise selbstgenutzte und in Verpachtung befindliche landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers 0389 verfügt entsprechend der, von der Rechtsanwaltskanzlei Schneider & Kollegen mit Schreiben vom 4. November 2014, übersandten Unterlagen über insgesamt ca. 7 ha Eigentumsflächen zuzüglich Hofanschlussflächen von ca. 0,85 ha.

Soweit nachfolgend nicht gesondert darauf hingewiesen wird, gelten die nachfolgenden Ausführungen zu den Einwendungen entsprechend dem Schriftsatz der Kanzlei Schneider & Kollegen vom 4. November 2014 für die Einwendungsführer 0389, 0575 und 0576 in gleichem Umfang. Zu den Einwendungen, wobei die Nummerierung des Schriftsatzes vom 4. November 2014 übernommen wird, ist folgendes festzustellen:

zu 1. Sachverhalt

zu 1.1. Betroffenheit

Zur Schilderung der Eigentumsverhältnisse und Betroffenheiten sind unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen keine weiteren Anmerkungen veranlasst.

zu 1.2. Grundsatz der Abwägung

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 1.2. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

zu 2. Einwendungen anhand des Erläuterungsberichts vom 1. August 2014

zu 2.1. Verfahrensrechtliche Einwendungen

zu 2.1.1. bis 2.1.5.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.1.1. bis 2.1.5. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu Punkt 2.1.1 wird ergänzend angemerkt, dass die fehlerhafte Angabe der postalischen Adresse in den Tekturunterlagen korrigiert wurde (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.8T).

zu 2.2. Sachliche Einwendungen

zu 2.2.1. bis 2.2.9.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 2.2.1. bis 2.2.9. in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

Zu folgenden Punkten sind Ergänzungen veranlasst:

zu 2.2.5 Verbesserung der Lärmsituation, Abgassituation u.a.

Der vorliegende Planung zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof liegt die Verkehrsuntersuchung „A 3 und A 93 Raum Regensburg“ einschließlich

Verkehrsprognose 2030 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus dem Jahre 2013 zu Grunde. Die vorliegende Planung berücksichtigt die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung. Der 6-streifige Ausbau im angegebenen Ausbauabschnitt trägt daher der derzeitigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung in ausreichendem Umfang Rechnung.

Die Befürchtung einer verlagerten Stauproblematik in Richtung Anschlussstelle Rosenhof oder darüber hinaus und damit an den Anwesen der Einwendungsführer vorbei ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet.

Bezüglich des Hinweises auf 2.1.1. wird auf die entsprechende Antwort zu 2.1.1. verwiesen.

#### zu 2.2.6. Erschütterungsschutz

Für Baustelleneinrichtungen und Baustraßen werden nach Möglichkeit bestehende oder geplante Straßennebenflächen in Anspruch genommen. Die Erschließung der Baustelle selbst erfolgt über die Trasse der Bundesautobahn A 3. Sofern das nachgeordnete Straßennetz dafür in Anspruch genommen werden muss, liegt straßenrechtlicher Gemeingebrauch vor. Zudem werden die technischen Vorkehrungen gegen eine Verschmutzung der Straßen verwendet. Bei den Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Eine Führung des Baustellenverkehrs über das Hofgrundstück mit Hofstelle und Wohnungen ist weder vorgesehen noch erforderlich und aufgrund der baulichen Situation auch gar nicht möglich.

#### zu 2.2.7. Straßenentwässerung

Das auf der Bundesautobahn A 3 anfallende Niederschlagswasser wird in der zwischen der Fahrbahnfläche und dem Lärmschutzwall geplanten Versickermulde gefasst. Reicht bei Starkregenereignissen die Versickerleistung der Mulde nicht aus wird das Niederschlagswasser über hochgesetzte Muldenabläufe gesammelt und über die Mehrzweckrohrleitung, die auch die Planumsentwässerung sicherstellt, zum Au Graben geleitet (Band 5: Unterlage 18.1T, Kapitel 4.7; Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1). Eine Vernässung des angegebenen Grundstücks des Einwendungsführers 0389 durch Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 kann somit ausgeschlossen werden. Das auf der dem Grundstück des Einwendungsführers 0389 zugewandten Seite des Lärmschutzwalls anfallende und nicht über die Dammfläche versickerte Oberflächenwasser wird in der Böschungsausrundung am Dammfuss aufgenommen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.14 und 4.16 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Anlage des Lärmschutzwalls und der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen ist zwingend erforderlich. Der Eingriff in die Grundstücke des Einwendungsführers wurde bereits insoweit auf den unbedingt notwendigen Umfang reduziert, als die anliegerseitige Böschungsausrundung von 3,00 m auf 1,50 m verringert wurde (Band 4: Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1).

#### zu 2.2.9. Ausbauvarianten

Bezüglich der unter diesem Punkt mit angesprochenen Querschnittsaufteilung und der Breiten der einzelnen Straßenbestandteile wie insbesondere Fahrbahnbreiten, Mittel- und/oder Seitenstreifen, Randstreifen oder Entwässerungsmulden, wird auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zu den Punkten 2.2.1 und 2.2.4 verwiesen.

Die im Bereich von Irl parallel zur Bundesautobahn A 3 verlaufende 110 kV-Leitung einschließlich des angesprochenen Mastes sind vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 2.2.10. Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Zu den beschriebenen örtlichen Verhältnissen sind keine weiteren Anmerkungen erforderlich.

#### zu 2.2.11. Betriebswege/öffentliche Feld- und Waldwege

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 4; Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nr. 2.2.31) ist nördlich des Lärmschutzwalls bei Irl im Bereich zwischen Bau-km 499+225 und Bau-km 499+995 kein rückwärtiger Betriebsweg vorgesehen. Das am nächsten zur Bundesautobahn A 3 und durch die vorhandene Bebauung abgeschirmte Anwesen weist einen Abstand von rund 170 m zum künftigen Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 und von rund 140 m zur künftigen Grundstücksgrenze auf. Eine unmittelbare Nachbarschaft zum Anwesen ist somit nicht gegeben. Auf die Ausführungen zu 3.1. wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### zu 2.2.12. Lärmschutzanlagen

Die Lärmschutzanlagen waren sowohl in den ausgelegten und sind in den festgestellten Planunterlagen umfassend beschrieben und nachvollziehbar dargestellt (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 6.1.1.7; Band 2: Unterlage 7, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 4: Unterlage 17.1T). Das im Schriftsatz angeführte Kapitel 4.8 enthielt entsprechende Verweise auf die Begründung und Abmessung der Lärmschutzanlagen. Es ist nicht nachvollziehbar inwieweit die Ausführungen in Kapitel 4.8 der Unterlage 1T zu Ermessensfehlern führen sollen. Der Einwand ist als unbegründet zurückzuweisen.



Bezüglich des Verweises auf die Ausführungen zu den Punkten 2.1.1, 2.2.5 und 2.2.6 wird auf die entsprechenden Antworten zu diesen Punkten in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

#### zu 2.2.13. Leitungen

Im angegebenen Bereich zwischen der Staatsstraße 2145 und der Gemeindeverbindungsstraße Barbing – Oberheising südlich der Bundesautobahn A 3 sind keine Grundstücke der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben oder eventuell damit verbundener Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen. Bereits insoweit ist der vorgebrachte Einwand nicht nachvollziehbar. Unabhängig davon sind die angesprochenen Leitungsverlegungen in den Lageplänen zu den Spartenverlegungen (Band 1: Unterlage 5.2, Blatt Nr. 5T) mit Flurnummern dargestellt. Die betreffenden Leitungen sind textlich bezeichnet und mit einer Regelungsverzeichnisnummer versehen. Im Regelungsverzeichnis sind die Leitung und deren Betroffenheit textlich beschrieben (Band 4: Unterlage 11T, lfd. Nrn. 4.2.20, 4.2.24, 4.4.8, 4.8.13 und 4.8.18). Individuelle Betroffenheiten waren und sind daher zweifelsfrei feststellbar.

Die 110 kV-Leitung ist vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Die geforderte Erdverkabelung steht somit in keinem Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 und kann dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht werden.

#### zu 3. Anträge

##### zu 3.1. Landwirtschaft, Existenzgefährdung

Aus den betroffenen Grundstücksflächen mit einer Gesamtgröße von rund 3,2 ha wird eine Fläche von 600 m<sup>2</sup> dauerhaft zur Erstellung des aus Immissionsschutzgründen erforderlichen Lärmschutzwalls benötigt (vgl. auch die Ausführungen zu den Punkten 2.2.7., 2.2.9 und 2.2.11.). Durch diese geringfügige Verkleinerung der landwirtschaftlichen Fläche entstehen weder unwirtschaftliche Restflächen noch entstehen gegenüber dem heutigen Zustand ungünstigere Grundstückszuschnitte.

Unabhängig davon wurde die vorsorglich angemeldete Existenzgefährdung einer näheren Prüfung unterzogen.

Nach Auskunft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg hat der Einwendungsführer letztmals im Jahr 2012 einen Mehrfachantrag gestellt, so dass der Betrieb im dortigen System nicht mehr erfasst ist. Soweit noch landwirtschaftliche Flächen am Betrieb sein sollten, ist es aufgrund der im Einwendungsschriftsatz angeführten Flächenausstattung nach Feststellung des

Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg naheliegend, dass der Betrieb im Nebenerwerb geführt wird.

Zu den rechtlichen Grundlagen wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.5.1.1.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend gilt, dass bei Nebenerwerbsbetrieben der Einwand der Existenzgefährdung oder -vernichtung nur bei Vorliegen besonderer Umstände in Betracht kommt (VGH München, Beschluss vom 9. September 2014, Az. 8 A 13.40047, Rdnr. 18 juris). Durch das Straßenbauvorhaben gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb insgesamt 600 m<sup>2</sup> Eigentumsflächen verloren was - unter Berücksichtigung einer Rücknahme der Pachtflächen in die Eigenbewirtschaftung - einem Flächenverlust von rund 1 % seiner gesamten landwirtschaftlichen Nutzflächen von rund 7 ha entspricht. Insofern wäre bereits davon auszugehen, dass dies einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht in seiner Existenz gefährden kann. Unabhängig davon scheidet bei einem Nebenerwerbsbetrieb regelmäßig bereits dem Grundsatz nach der Einwand einer Existenzgefährdung aus, da ein derartiger Betrieb nicht darauf angelegt ist, dem Betriebsleiter und seiner Familie ein langfristiges Auskommen zu gewährleisten. Besondere Umstände, die diese Annahme in Frage stellen könnten, drängen sich nicht auf, da der Einwendungsführer auch noch weitere, nicht näher dargelegte, Einkommensquellen hat, welche ebenfalls seiner Existenzsicherung dienen.

Zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme wurden seitens des Vorhabensträgers bereits folgende Maßnahmen in die Planung eingearbeitet:

- Die Entwässerung der Fahrbahn in Fahrtrichtung Nürnberg wird ausschließlich über eine autobahnseitige Versickermulde gewährleistet. Es werden hochgesetzte Muldeneinlaufschächte angeordnet um die Versickerung des Fahrbahnwassers autobahnseitig zu gewährleisten (Flächeneinsparung rund 200 m<sup>2</sup>).
- Aufgrund des Verzichtes auf eine anliegerseitige Versickermulde für Fahrbahnwasser kann auf einen anliegerseitigen Betriebsweg zur Wartung und Unterhaltung dieser Einrichtung ebenfalls verzichtet werden (Flächeneinsparung rund 250 m<sup>2</sup>).
- Die anliegerseitige Böschungsausrundung wurde von den richtlinienkonformen 3,0 m auf 1,5 m reduziert (Flächeneinsparung rund 100 m<sup>2</sup>). Die Böschungsausrundung dient zudem zugleich der Aufnahme des Niederschlagswassers der Wallböschung.

Die Minimierungsmaßnahmen zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme belaufen sich somit insgesamt auf 550 m<sup>2</sup>.

Aufgrund der im Erörterungstermin am 20. Oktober 2016 vorgetragenen Forderung

auf weitere Reduzierung der dauerhaften Grundinanspruchnahme durch Optimierung der Lärmschutzanlagen, hat der Vorhabensträger zur Planfeststellungslösung (vgl. Abbildung 23) weitere Lärmschutzvarianten geprüft. Zum einen wurde eine Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination, bestehend aus einem 4,00 m hohen Lärmschutzwall und einer 2,00 m Lärmschutzwand (vgl. Abbildung 24) untersucht. Zu berücksichtigen ist dabei, dass zur Unterhaltung der Lärmschutzwand ein rückwärtiger Betriebsweg mit 3,00 m Fahrbahnbreite und beidseitigen 0,50 m breiten Banketten erforderlich wird. Zudem sind eine 1,50 m breite Entwässerungsmulde und ein 1,00 m breiter Grundstückstreifen zur Angleichung der Höhenlage des Betriebsweges an das anschließende Geländeneiveau erforderlich. Entsprechend den nachvollziehbaren Ermittlungen des Vorhabensträgers reduziert sich unter Hinweis auf die die Grundinanspruchnahme durch die Anordnung einer Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination nicht.

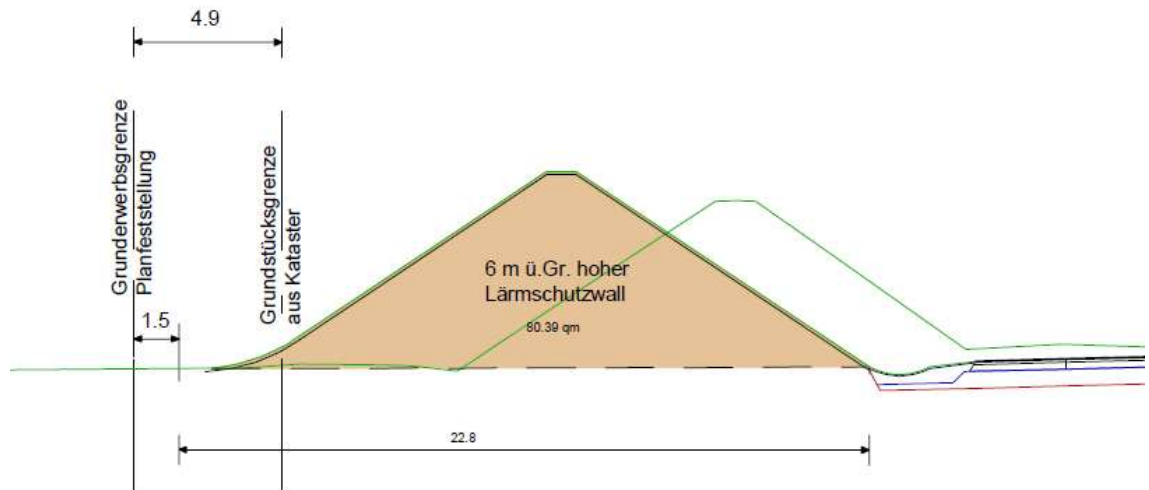


Abbildung 23: Variante Planfeststellung im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0389 bei Bau-km 499+750

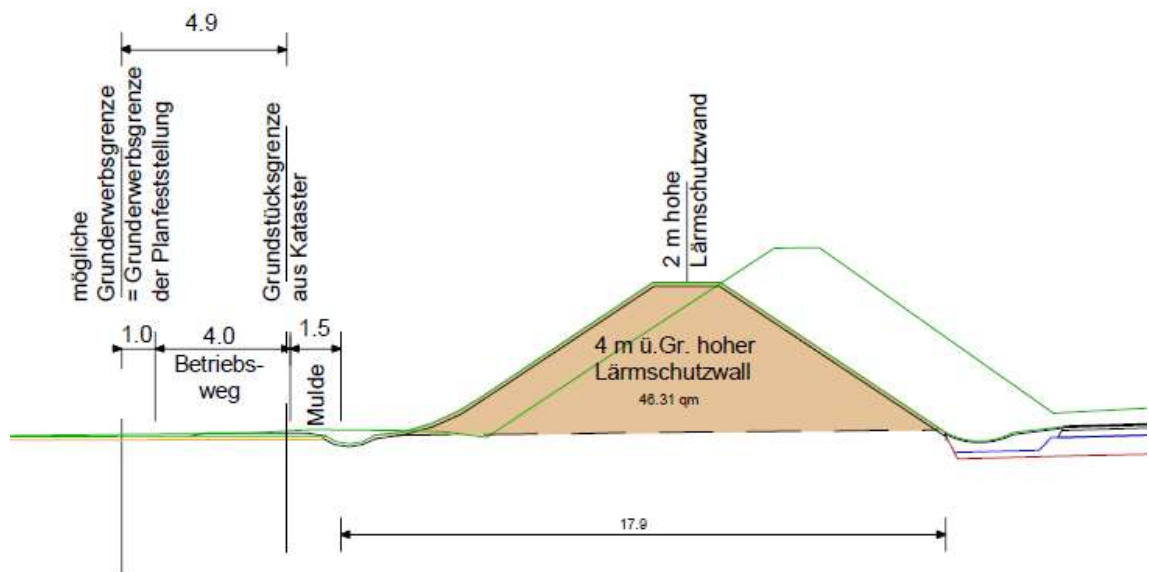


Abbildung 24: Variante Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers 0389 bei Bau-km 499+750

Gegenüber den für einen Lärmschutzwall anfallenden Kosten von ca. 177.000,00 € (Brutto) erhöhen sich die Kosten für die Lärmschutzwall-Lärmschutzwand-Kombination auf rund 393.000,00 € (Brutto).

Ferner wurde eine Variante mit einer reinen Lärmschutzwandlösung mit 6,00 m Höhe geprüft. Die Anordnung einer fahrbahnnahe Lärmschutzwand bedingt nach Feststellung des Vorhabensträgers die Fassung von Niederschlagswasser der Fahrbahn anstelle der gegenwärtig vorgesehenen Muldenversickerung. Dieses in Entwässerungseinrichtungen gefasste Niederschlagswasser müsste über eine Absetz- und Rückhalteanlage gereinigt und gedrosselt einer Vorflut beziehungsweise dem Grundwasser zugeführt werden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist die Versickerung stets dem Fassen von Niederschlagswasser vorzuziehen. Die Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung bedingen erhöhte technische Anforderungen gegenüber der Muldenversickerung und führen zu entsprechende Bau- sowie Unterhaltskosten. Weiterhin ist mit den Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung ebenfalls eine zusätzliche neue Grundinanspruchnahme verbunden, so dass sich die erreichte Reduzierung der Grundinanspruchnahme vermindert. Aufgrund der dargestellten Zusammenhänge kann die Planfeststellungsbehörde die Auffassung des Vorhabensträgers abwägend nachvollziehen, dass eine reine Lärmschutzwand an dieser Stelle technisch als nicht sinnvoll anzusehen ist und daher eine Variante mit fahrbahnnahe Lärmschutzwänden ausscheidet.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass sich Lärmschutzwälle gegenüber Lärmschutzwänden grundsätzlich besser in das Landschaftsbild einfügen

lassen und bei landschaftsgerechter Gestaltung, wie vorliegend, insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles bewirken. Außerhalb städtischer Bereiche sind daher Lärmschutzwälle das Mittel der Wahl, wobei hier auch die niedrigeren Kosten für den Lärmschutzwall sprechen.

Auf der Seite der öffentlichen Belange ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um Menschen vor Lärmeinwirkungen zu schützen und damit insbesondere auch der menschlichen Gesundheit dienen.

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen sowie des haushaltsrechtlichen Grundsatzes einer wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von Steuergeldern, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die privaten Belange des grundbetroffenen Einwendungsführers stehen hinter den öffentlichen Belangen an der Realisierung des Projekts zurück. Insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen.

Bezüglich der weiteren Nutzungsmöglichkeit der angesprochenen Halle fand nach Mitteilung des Vorhabensträgers zwischenzeitlich am 20. Februar 2017 unter Beteiligung des Einwendungsführers 0389 und seiner anwaltschaftlichen Vertretung ein Ortstermin statt. Hierzu war die künftige Grundstücksgrenze in der Natur kenntlich gemacht worden, zudem wurde die künftige Ausgestaltung der Anlage erklärt. Der Wildschutzzaun wird hier nicht auf der Grundstücksgrenze errichtet, sondern nach Süden in der zwischen Grundstücksgrenze und Lärmschutzwall vorhandenen Böschungsausrundung errichtet. Die Beteiligten haben dabei übereinstimmend festgestellt, dass das Umfahren der Halle künftig möglich sein wird und auch die Möglichkeit zur Durchfahrt durch die Halle weiterhin bestehen bleiben wird, wenn auch die Verhältnisse durch die Grundabtretung natürlich etwas beengter sein werden. Die Nutzung der Halle im bisherigen Umfang ist somit sichergestellt.

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die privaten Belange des grundbetroffenen Einwendungsführers stehen hinter den öffentlichen Belangen an der Realisierung des Projekts zurück. Insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen.

### zu 3.2. Wegenetz

#### zu 3.2.1. Eingriffsvermeidung

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt insgesamt sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.4 dieses Beschlusses). In diesem Zusammenhang gilt es ferner festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten

Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). Vorliegend entstehen hinsichtlich der betroffenen Grundstücke keine Umwege, da die Erschließung dieser Grundstücke wie bisher über das vorhandene Wegenetz sichergestellt ist (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nr. 4). Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, insgesamt im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst.

Bezüglich des Hinweises auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.9 wird auf die entsprechende Antwort zu diesem Punkt in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen.

#### zu 3.2.2. Steigungen

Durch die teilweise erforderliche Erneuerung der Kreuzungsbauwerke wird eine Anpassung der Gradienten der kreuzenden Straßen und Wege erforderlich. Die Steigungen betragen maximal 5,3 % und liegen damit deutlich unterhalb der zulässigen Steigung von 8% gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005).

Die generelle Forderung nach einer maximalen Steigung von 3 % für alle Zu- und Abfahrten und Längsneigung der landwirtschaftlichen Wege ist allein schon aufgrund der topographischen Verhältnisse nicht realistisch und daher als unbegründet zurückzuweisen. Unabhängig davon werden alle Steigungen gemäß den einschlägigen Regelwerken ausgebildet. Insoweit erfolgt durch die Planung keine Unter- oder Überschreitung von Grenzwerten. Im Übrigen lassen die Regelwerke für landwirtschaftliche Wege durchaus auch Längsneigungen von 8 % und mehr zu.

#### zu 3.3. Wasserwirtschaft

##### zu 3.3.1. Wasserhaushalt, Besorgnisgrundsatz

Wie vorstehend bereits zu Punkt 2.2.11 ausgeführt, weist das nächstgelegene Anwesen im Bereich der Hofstelle einen Abstand von rund 170 m zum künftigen Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 und von rund 140 m zur künftigen Grundstücksgrenze auf. Eine Beeinträchtigung der Hofstelle durch von der Bundeautobahn abfließenden Niederschlagswassers ist daher auf alle Fälle auszuschließen. Bezüglich der Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf das Grundwasser und der Hochwassersituation im Aubachgebiet wird auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 verwiesen. Insoweit sind auch keine nachteiligen Auswirkungen auf die Hofstelle sowie die betroffenen Grundstücksflächen aufgrund straßenbaubedingter Auswirkungen auf den

Grundwasserstand und die Hochwassersituation im Aubachgebiet zu erwarten. Die Forderung auf Alternativplanungen ist daher zurückzuweisen.

#### zu 3.3.2. Straßenentwässerung

Eine Ableitung von Niederschlagswasser der Bundesautobahn A 3 in Grundstücke Dritter ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1T, Kapitel 4.11.4, Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7; Band 5: Unterlage 18.1T, Unterlage 18.2, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7, Unterlage 18.3, Blatt Nrn. 1, 2T und 3T) nicht vorgesehen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Forderung, die Entwässerungsplanung so auszuführen, dass statistisch alle 50 Jahre wiederkehrende Regenereignisse auf dem Grund und Boden des Baulastträgers schadlos abgeführt werden können, wird unter Hinweis auf die Erwiderung zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen.

#### zu 3.3.3. Beweissicherung

Inwiefern Brunnen und Leitungen der Einwendungsführer vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffen sein sollen wurde nicht näher dargelegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind Brunnen und Drainagen im unmittelbaren Baubereich nicht bekannt. Auch erfolgten im Verfahren weder von den Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten entsprechende Hinweise auf solche Einrichtungen. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger die Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung bestehender funktionsfähiger Drainage- und Entwässerungseinrichtungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.15 zur Auflage gemacht.

#### Zu 3.4. Sonstige Beweissicherung, Auflagen

##### zu 3.4.1. Immissionsschutz

Das nächstgelegene bewohnte Anwesen der Hofstelle weist einen Abstand von rund 140 m zum künftigen Baubereich auf, so dass einerseits die Forderung vorhandene Gebäude und Grundstückseinrichtungen innerhalb eines 50 m-Bereichs beweiszusichern gegenstandslos wäre und andererseits unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.3 dieses Beschlusses auch keine wie im Einwendungsschriftsatz beschriebenen Auswirkungen wie zum Beispiel Erschütterungen durch Baumaschinen oder Staubentwicklung bei trockenem Wetter, eintreten.

Vorliegend ist zwar nicht nachvollziehbar inwieweit ein Lückenschluss der Lärmschutzanlagen zwischen der Gemeindeverbindungsstraße Barbing-Oberheising und Unterheising für die in Irl wohnenden Einwendungsführer von Bedeutung ist. Grundsätzlich ist aber festzustellen, dass sich in diesem Bereich keine schützenswerte Bebauung befindet und der im Bereich des Ortsteil Irl vorgesehene

Lärmschutzwall einen Vollschutz gewährleistet (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.6.4.1.7).

Die für das Anwesen der Einwendungsführer durchgeführten Lärmberechnungen erbrachten maximale Lärmpegel von 57 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht (Band 4: Unterlage 17.1T, Anlage 2.8T). Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers werden somit die nach der 16. BImSchV für das hier vorliegende Dorf- und Mischgebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer, ergeben sich somit keine durch das Straßenbauvorhaben verursachten schädlichen Lärmbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Bezüglich des gewählten lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 17.1T mit Anlagen; Anmerkung die nachfolgenden Kapitelangaben beziehen sich auf die Unterlage 17.1T) folgendes festzustellen:

In Kapitel 4 hat das Büro Möhler + Partner darauf hingewiesen, dass für den Prognosenullfall als Fahrbahnbelag ein Splitt-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2$  dB(A) gewählt wurde. Für das geplante Vorhaben kommt unter Hinweis auf Kapitel 5.4.1 ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von  $D_{\text{StrO}} = -5$  dB(A) zum Einsatz. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der geforderten Gestaltung des Beginns und des Endes von Lärmschutzwänden wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Für Lärmschutzwälle, die baubedingt über eine entsprechende Böschungsneigung am Beginn und Ende verfügen, ist eine solche Auflage nicht erforderlich, da hier lästige Pegeländerungen nicht auftreten.

Zur Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen können alle Kriterien herangezogen werden, die im Einzelfall geeignet und rechtlich zulässig sind (0.5.1.3 UVPVwV). Dies bedeutet, dass sowohl qualitative als auch quantitative Kriterien in Betracht kommen. Ferner heißt dies aber auch, dass nicht jedes Merkmal der Umweltverträglichkeitsprüfung anhand sowohl qualitativer als auch quantitativer Kriterien zu messen ist. So ist eine quantitative Gesamtbewertung von Umweltauswirkungen mangels Verrechnungseinheiten nicht möglich (0.6.2.1 UVPVwV). Der Kreis der Umweltauswirkungen, auf die sich die Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstrecken hat, geht nämlich nicht über die Umweltbelange hinaus, denen im Rahmen des Abwägungsgebots Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Beschluss vom 26. September 2013, Az. 4 VR 1.13, Rdnr. 67



juris). Dabei kommt dem Kriterium der Anzahl der betroffenen Menschen zum Beispiel eine Bedeutung im Rahmen der Vorprüfung zu mit der Folge dass eine hohe Anzahl Betroffener einer von mehreren Faktoren ist, welche für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sprechen. Dies bedeutet aber weder für eine Vorprüfung noch für die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst, dass alle Menschen im Einflussbereich gezählt und nummerisch erfasst werden müssten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt sich mit dem Schutzgut Mensch und insbesondere der Wohnfunktion und der Erholungsfunktion auseinander und genügt damit den gesetzlichen Anforderungen.

#### zu 3.4.2. Vermeidung der enteignungsrechtlichen Vorwirkung bei Nebenanlagen

Unterhaltungsarbeiten am Lärmschutzwall und den Entwässerungseinrichtungen im Bereich der Grundstücke des Einwendungsführers 0389 können von der Bundesautobahn A 3 aus vorgenommen, so dass hierzu keine Grundstücke Dritter in Anspruch genommen werden müssen. Künftige nachbarrechtliche Konflikte sind daher nicht zu erkennen.

#### zu 3.4.3. Betriebliche und eigentumsrechtliche Beweissicherung

Die Forderung auf eine pauschale Beweissicherung ist aufgrund des unverhältnismäßig hohen Aufwandes und der hier vorliegenden mangelnden Notwendigkeit insbesondere auch deshalb, weil baubedingte Auswirkungen auf vorhandene Gebäude und sonstige Einrichtungen der Hofstelle aufgrund des großen Abstandes auszuschließen sind, zurückgewiesen. Dem Vorhabensträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht alle im Bereich der Baumaßnahme befindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen wie insbesondere Strom, Wasser und Telekommunikation, während der Baumaßnahme zu sichern und funktionsfähig anzupassen.

Die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen bezüglich der Eigentumsfläche sind im Zusammenhang mit den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbshandlungen zu sehen und betreffen Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

#### zu 3.4.4. Erschließung

Nachweislich der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T, 4, 5T, 6 und 7) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz, soweit es vom Straßenbauvorhaben berührt wird, im bisherigen Umfang wieder hergestellt oder entsprechend angepasst. Die Zufahrtsverhältnisse zur Hofstelle werden durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht berührt. Die pauschale Forderung auf Durchführung einer Beweissicherung des vorhandenen unbeeinträchtigten Zufahrts-

und Wegenetz wird daher zurückgewiesen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

zu 3.4.5. Humusaufgabe

Die geforderte Beweissicherungsmaßnahme bezüglich der Eigentumsfläche ist im Zusammenhang mit den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbshandlungen zu sehen und betrifft Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

Bezüglich der Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter Grundstücksflächen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses verwiesen.

zu 3.4.6. Wasserwirtschaftliche Beweissicherung

Die geforderte wasserwirtschaftliche Beweissicherung wird unter Hinweis auf die Ausführungen zu Punkt 2.2.7 in vorstehender Ziffer 3.5.3.3.1 zurückgewiesen. Insbesondere wurde nicht substantiiert dargelegt inwieweit die Einwendungsführer über Brunnenanlagen verfügen und wo etwaige Brunnenanlagen in der Örtlichkeit überhaupt vorhanden sind. Im Übrigen sind keine baubedingten Eingriffe wie zum Beispiel Geländeeinschnitte in das Grundwasser zu erwarten, die eine Unterbrechung von Grundwasserströmen zur Folge haben könnten. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

zu 3.4.7. Alternativplanung

Der Antrag auf Überprüfung der unter Punkt 2.2.9 angesprochenen Alternativplanung wird unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere zu Punkt 2.2.9 zurückgewiesen.

Fazit:

Nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, insbesondere auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen, ist es abwägungsgerecht, das Vorhaben wie geplant zu verwirklichen. Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb

dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 20. Oktober 2016 wird verwiesen.

4. Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange (Gesamtergebnis)

Für die Baumaßnahme wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (Band 3: Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1, 2T, 3T, 4, 5T, 6T und 7 sowie Unterlage 10.2T) zu entnehmen.

Die durch das Bauvorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum zählen in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen und wurden insbesondere bei der Frage, ob die Maßnahme erforderlich ist und wie sie gebaut und ausgestattet wird, berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. März 1980, Az. 4 C 34/79, BayVBl. 1981, 309).

Um die Planungsziele zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Eine andere Lösung, die, um die Planungsziele in gleicher Weise zu erreichen, in geringerem Ausmaß in Rechte Dritter eingreift, steht nicht zur Verfügung.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, das nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, entschieden, vielmehr bleiben diese Fragen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden werden. § 19 FStrG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, UPR 1999, 891). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (VGH München, Urteil vom 10. November 1998, Az. 8 A 96.40115 unter Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember 1997, Az. 4 B 63.97).

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden im Übrigen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.3 bis 3.5 in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter sind gerechtfertigt. Die mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 angestrebten Ziele:

- die Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof (Bauabschnitt 1) leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen,
- eine erhebliche Verbesserung der Lärm- und Abgassituation für die an die Bundesautobahn A 3 angrenzende Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes zu erreichen und
- den Schutz des Bodens und des Grundwassers durch im Zuge des Ausbaues dem Stand der Technik angepasste erneuerte Entwässerungseinrichtungen zu verbessern

können mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Durch Planänderungen im Planfeststellungsverfahren konnten Forderungen von Betroffenen erfüllt werden. Das Verfahren ergab, dass die vorgesehene Lösung den straßenbaulichen Zielen unter Berücksichtigung der anderen Belange im notwendigen und möglichen Umfang am ehesten gerecht wird und weitergehende Änderungen aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht vertretbar sind.

Im Verfahren wurden auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planung auch unter diesen Gesichtspunkten Bestand hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben bei Abwägung sämtlicher Belange am besten die mit der Planung verfolgten Ziele erreicht und die zweckmäßigste Lösung darstellt.

5. **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

6. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage

gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

7. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 KG befreit.

**Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München,  
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München  
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München

schriftlich oder elektronisch nach Maßgabe der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmenden Bedingungen.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Der angefochtene Bescheid soll (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung) beigefügt werden.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

**Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:**

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)).
- Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1

VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim oben genannten Verwaltungsgerichtshof gestellt und begründet werden.

### **Hinweis zur Auslegung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist und den Vereinigungen über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen (Art. 74 Abs. 4 S. 1 BayVwVfG).

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit den in Abschnitt II des Beschlusstextes genannten Planunterlagen liegt bei

- der Stadt Regensburg  
D.-Martin-Luther-Straße 1  
93047 Regensburg
- der Stadt Neutraubling  
Regensburger Straße 9  
93073 Neutraubling
- der Gemeinde Barbing  
Kirchstraße 1  
93092 Barbing
- der Gemeinde Mintraching  
Friedenstraße 2  
93098 Mintraching
- der Gemeinde Pentling  
Am Rathaus 5  
93080 Pentling
- dem Markt Schierling  
Rathausplatz 1  
84069 Schierling

während der Dienststunden zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung der Oberpfalz unter [www.regierung.oberpfalz.bayern.de](http://www.regierung.oberpfalz.bayern.de) abgerufen werden.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (Art. 74 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG).

Regensburg, 27. April 2017

  
Bäumel  
Regierungsrat

