



Regierung
der Oberpfalz

Planfeststellungsbeschluss

für die

Bundesstraße 15

„Landshut - Regensburg“

Erneuerung der Bahnbrücke bei Hagelstadt

von Bau-km 0+000 (= Station B15_1620_0,735)
bis Bau-km 1+584 (= Station B15_1640_0,139)

Regensburg,
30. Juni 2014
Regierung der Oberpfalz



31/32.2-4354.2.B 15-15

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes;
Bundesstraße 15 „Landshut - Regensburg“
Erneuerung der Bahnbrücke bei Hagelstadt
Bau-km 0+000 (= Station B15_1620_0,735) bis
Bau-km 1+584 (= Station B15_1640_0,139)**

Planfeststellungsbeschluss

vom

30. Juni 2014

Inhaltsverzeichnis

A. Tenor	1
1. Feststellung des Plans	1
2. Festgestellte Planunterlagen	2
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)	3
3.1 Unterrichtungspflichten	3
3.2 Vereinbarungen	4
3.3 Regelungen und Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren	4
3.4 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	5
3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	6
3.6 Verkehrslärmschutz	8
3.7 Auflagen zum Grunderwerb und zum Schutz angrenzender Grundstücke.....	8
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen.....	11
3.8.1 Bodendenkmäler	11
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen	12
4.1 Gegenstand / Zweck	12
4.2 Plan.....	13
4.3 Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen.....	13
4.3.1 Rechtsvorschriften.....	13
4.3.2 Einleitungen in Gewässer bzw. Flurstücke / Einleitungsmengen	13
4.3.3 Bauausführung allgemein.....	14
4.3.4 Entwässerung.....	15
4.3.5 Graben, Gewässerausbau	15
4.3.6 Anzeigepflichten	15
5. Straßenrechtliche Verfügungen	16
6. Eisenbahnrechtlich Planfeststellung und Auflagen	16
6.1 Eisenbahnrechtliche Planfeststellung	16
6.2 Eisenbahnrechtliche Auflagen	17

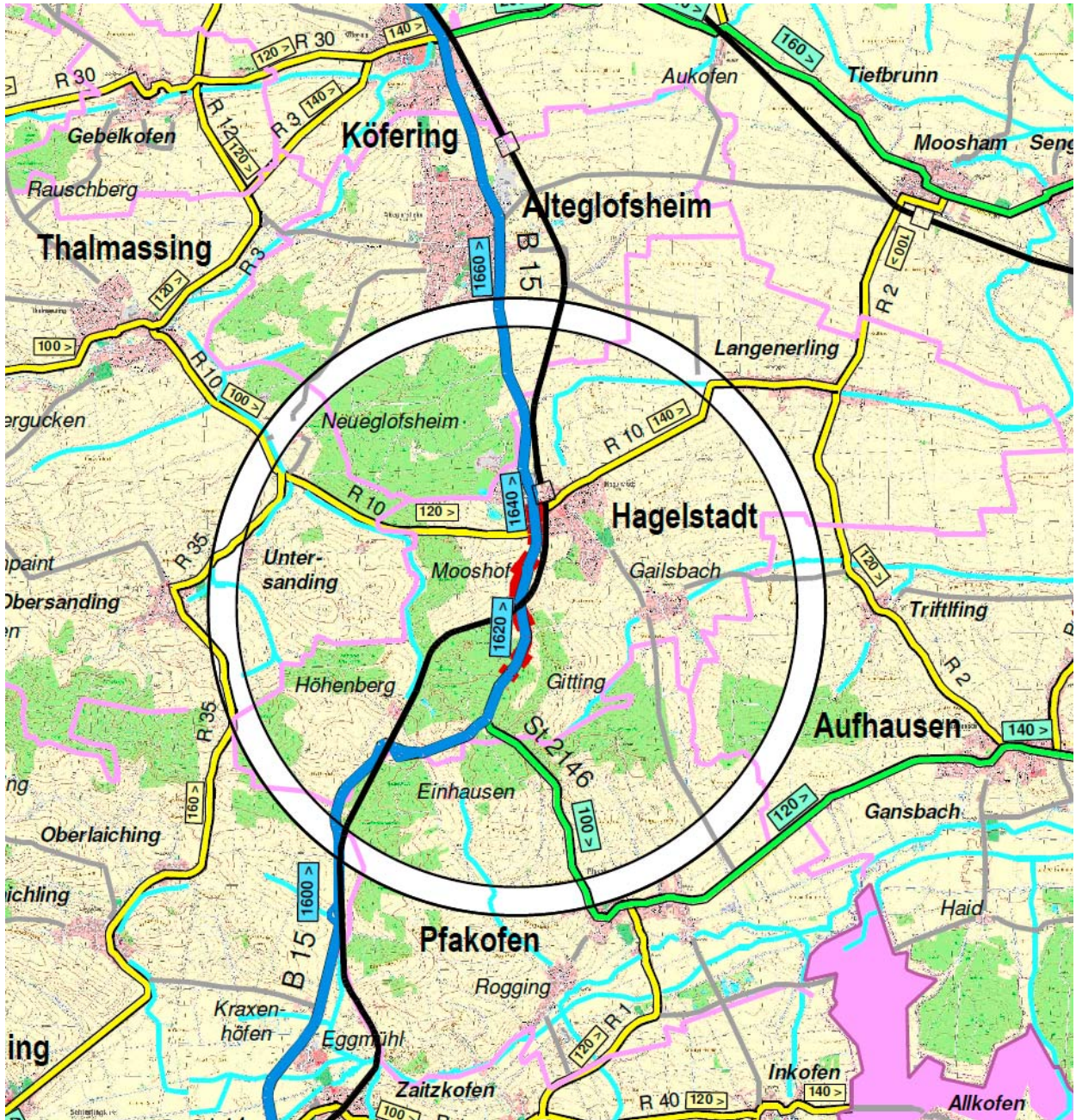
6.2.1	Schienennetz – Sicherheitsauflagen zu den benachbarten Bahnanlagen	17
6.2.2	Telekommunikationsanlagen der DB Netz AG und der Firma Vodafone	18
7.	Entscheidungen über Einwendungen	19
8.	Kostenentscheidung	19
B.	<u>Sachverhalt</u>	20
1.	Beschreibung des Vorhabens	20
2.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	21
2.1	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	21
2.2	Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange	21
2.3	Auslegung der Pläne und Erörterung	22
C.	<u>Entscheidungsgründe</u>	24
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung	24
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	24
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	25
1.2.1	UVP-Pflicht	25
1.2.2	Verträglichkeitsprüfung (FFH-RL / VS-RL)	26
2.	Materiell-rechtliche Würdigung	27
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	27
2.2	Planrechtfertigung und Planungsziele	28
2.2.1	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	28
2.2.2	Planungsziele	29
2.2.3	Notwendigkeit der Maßnahme	30
2.2.3.1	Vorhandene Verkehrscharakteristik	30
2.2.3.2	Verkehrssicherheit	31
2.2.3.3	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	31

2.2.3.4	Verkehrsbelastungen.....	32
2.2.3.4.1	Ermittlung der Prognoseverkehrsstärke 2025.....	32
2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	33
2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	33
2.3.2	Planungsvarianten.....	34
2.3.2.1	Unterführung am alten Standort („Nullvariante“)	35
2.3.2.2	Unterführung mit Grundwasserabdichtung aus Beton.....	35
2.3.2.3	Unterführung mit Kunststoffdichtungsbahnen (Membranbauweise).....	36
2.3.2.4	Zusammenfassende Darstellung.....	38
2.3.3	Planfestzustellender Ausbauumfang.....	39
2.3.3.1	Trassierung.....	39
2.3.3.2	Querschnitte und Befestigungen	39
2.3.3.3	Kreuzungen und Einmündungen, Geh- und Radweg sowie Änderungen im Wegenetz.....	40
2.3.3.4	Gestaltung der Böschungen	41
2.3.3.5	Ingenieurbauwerke	42
2.3.3.6	Erdarbeiten / Entwässerung	42
2.3.4	Immissionsschutz / Bodenschutz	45
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz.....	45
2.3.4.1.1	§ 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.	46
2.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	47
2.3.4.1.3	Berechnungsgrundlagen.....	49
2.3.4.1.4	Ergebnis.....	50
2.3.4.2	Schadstoffbelastung	52
2.3.4.3	Bodenschutz.....	54
2.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	55
2.3.5.1	Verbote	55
2.3.5.1.1	Schutzgebiete / geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz	55

2.3.5.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz	56
2.3.5.1.2.1	Zugriffsverbote	56
2.3.5.1.2.2	Prüfmethodik	57
2.3.5.1.2.3	Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität.....	58
2.3.5.1.2.4	Konfliktanalyse	61
2.3.5.1.2.5	Ausnahmeerteilung	70
2.3.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	73
2.3.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	75
2.3.5.3.1	Eingriffsregelung	75
2.3.5.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	76
2.3.5.3.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung	76
2.3.6	Gewässerschutz	84
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	84
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	85
2.3.7	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	86
2.3.7.1	Landwirtschaft	86
2.3.7.2	Forstwirtschaft	87
2.3.7.3	Jagd- und Fischereiwesen.....	88
2.3.8	Gemeindliche Belange	88
2.3.9	Sonstige öffentliche Belange	90
2.3.9.1	Träger von Versorgungsleitungen	90
2.3.9.2	Denkmalschutz	91
2.4	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände	92
2.4.1	Gemeinde Hagelstadt.....	93
2.4.2	Bayerisches Landesamt für Umwelt.....	97

2.4.3	Wasserwirtschaftsamt Regensburg.....	98
2.4.4	Bayerischer Bauernverband.....	102
2.5	Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater.....	105
2.5.1	Bemerkungen zu allgemeinen Einwendungen.....	106
2.5.1.1	Flächenverlust.....	107
2.5.1.2	Nachteile durch Bepflanzung.....	107
2.5.1.3	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen.....	108
2.5.1.3.1	Übernahme von Restflächen.....	108/
2.5.1.3.2	Ersatzlandbereitstellung.....	109
2.5.2	Einzelne Einwender.....	109
2.5.2.1	Einwendungsführer B 001.....	109
2.5.2.2	Einwendungsführer B 002.....	112
2.5.2.3	Einwendungsführer B 003 und B 004.....	114
2.5.2.4	Einwendungsführer B 005.....	115
2.5.2.5	Einwendungsführer B 006.....	118
2.5.2.6	Einwendungsführer B 007 bis B 013.....	119
2.6	Zusammenfassung der berührten öffentlichen und privaten Belange.....	121
2.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	122
3.	Kostenentscheidung	122
	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	123
	<u>Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung</u>	123
	<u>Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung</u>	124

Skizze des Vorhabens



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis

DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz



31/32.2-4354.2.B15-15

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes;
Bundesstraße 15 „Landshut - Regensburg“
Erneuerung der Bahnbrücke bei Hagelstadt
Bau-km 0+000 (= Station B15_1620_0,735) bis
Bau-km 1+584 (= Station B15_1640_0,139)**

Die Regierung der Oberpfalz erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für das Bauvorhaben „Bundesstraße 15, Landshut - Regensburg, Erneuerung der Bahnbrücke bei Hagelstadt von Bau-km 0+000 (= Station B15_1620_0,735) bis Bau-km 1+584 (= Station B15_1640_0,139) mit den aus Teil A. Ziffern 2 bis 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Datum
1	Erläuterungsbericht (mit Änderungen)		5. Juli 2012
3	Übersichtslageplan	1:5.000	5. Juli 2012
6 Blatt Nr. 1	Regelquerschnitt	1:50	5. Juli 2012
7 Blatt Nr. 1	Lageplan	1:1.000	5. Juli 2012
7.2	Bauwerksverzeichnis (mit Änderungen)		5. Juli 2012
7 Blatt Nr. 3	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1:5.000	5. Juli 2012
8 Blatt Nr. 1	Höhenplan B 15	1:1.000/ 100	5. Juli 2012
8.2	Höhenplan GVS Laub	1:1.000/ 100	5. Juli 2012
8.3	Höhenplan GVS Mühlhof / Neuhof	1:1.000/ 100	5. Juli 2012
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen		5. Juli 2012
11.1a	Ergebnistabelle schalltechnische Untersuchung		
11.2	Übersichtsplan der schalltechnisch untersuchten Gebäude	1:2.000	5. Juli 2012
12.1	Landschaftspflegerische Begleitplanung Textteil		5. Juli 2012
12.3 Blatt Nr. 1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1:1.000	5. Juli 2012
12.3 Blatt Nr. 2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1:1.000	5. Juli 2012
12.3 Blatt Nr. 3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan externe Ausgleichsmaßnahme A1	1:1.000	5. Juli 2012
12.4	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) mit Ergänzung vom 24.03.2014		5. Juli 2012
13.1 und 13.2	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen mit Anhang 1 und 2		5. Juli 2012

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Datum
14.1 Blatt Nr. 1	Lageplan Grunderwerb	1:1.000	5. Juli 2012
14.1 Blatt Nr. 2	Lageplan Grunderwerb externe Ausgleichsmaßnahme A1	1:1.000	5. Juli 2012
14.1 Blatt Nr. 3	Grunderwerbsplan externe Ausgleichsmaßnahme A3	1:1.000	5. Juli 2012
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		5. Juli 2012
16.1	Unterlagen zur Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c UVPG – Allgemeine Vorprüfung		5. Juli 2012

Den Planunterlagen ist nachrichtlich beigefügt:

- Die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 16. Juli 2013
- Übersichtskarte (Unterlage 2 Blatt Nr. 1) M = 1:100.000 vom 5. Juli 2012
- Bestands- und Konfliktplan (Unterlage Nr. 12.2) M = 1:2.000 vom 5. Juli 2012

3. **Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)**

3.1 **Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

3.1.1 Der Gemeinde Hagelstadt.

3.1.2 Der Deutschen Telekom Technik GmbH (TI NL Süd, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg), damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

3.1.3 Dem Vermessungsamt Regensburg, damit eine Abmarkung von derzeit noch unabgemerkten Flurstücksgrenzen vor Beginn der Detailplanung durchgeführt werden kann.

- 3.1.4 Der Bayernwerk AG. Um einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für Planung und Ausführung von ggf. erforderlichen Umbau- bzw. Anpassungsarbeiten zu gewährleisten, ist das Netzcenter Parsberg, Lupburger Str. 19 in 92331 Parsberg, Tel. 09492/950-440 rechtzeitig, mindestens 6 Monate vor Beginn der Bauarbeiten zu verständigen.
- 3.1.5 Dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg. Zusätzlich sind vor der Inbetriebnahme zwei Fertigungen der Bestandspläne der jeweiligen Abwasseranlage zu übergeben. (siehe Ziffer 4.4.4.4)
- 3.1.6 Der DB Netz AG.
- 3.1.7 Dem Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd.
- 3.1.8 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, um den Beginn von Erdarbeiten spätestens 2 Monate vor Beginn anzuzeigen.
- 3.1.9 Dem Landratsamt Regensburg.

3.2 **Vereinbarungen**

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland - vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg - und der Deutschen Bahn AG ist rechtzeitig vor Baubeginn

- a) über Art, Umfang und Durchführung sowie Kostentragung der Kreuzungsmaßnahme gemäß § 5 EKrG (Unterlage 7.2, lfd. Nrn. 202 und 205) und
 - b) über die Einzelheiten der Baudurchführung
- eine Vereinbarung abzuschließen.

3.3 **Regelungen und Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren**

Regelungen und Maßnahmen, über die im Erörterungstermin oder im übrigen Planfeststellungsverfahren eine Einigung mit der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) - vertreten durch das Staatlichen Bauamt Regensburg - erzielt wurde oder eine Zusicherung bindend abgegeben wurde, sind zu beachten.

3.4 **Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung**

3.4.1 Die Maßnahme ist nach den festgestellten Plänen vom 5. Juli 2012 auszuführen.

3.4.2 Es ist erforderlich, dass sich die Bauausführenden vorher bei der Deutschen Telekom Technik GmbH vom zuständigen Ressort, Fax: 0391/580211637, mailto: Tak@viventto-cs.de, in die genaue Lage dieser Anlagen einweisen lassen.

Die bauausführenden Firmen sind auf die Beachtung der „Anweisung zum Schutze unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ (Kabelschutzanweisung) hinzuweisen, um solche Beschädigungen zu vermeiden.

3.4.3 Vor Baubeginn sind bei der Deutschen Bahn AG für die Gewerke Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikationstechnik und Elektrotechnik zwingend Kabeleinweisungen erforderlich. Auf die Eisenbahnrechtlichen Auflagen (Ziffer 6.2.2.1) wird verwiesen.

Soweit von der Planfeststellung Bahnflächen betroffen sind, welche für den Bau der Brücke benötigt werden (ggf. auch nur vorübergehend für Baustelleneinrichtung etc.), so ist dies vor Durchführung der Maßnahme mit der DB Services Immobilien GmbH, NL München, Barthstr. 12, 80339 München, vertraglich zu regeln. Ansprechpartner hierfür ist Frau Thor, Tel. 089 / 1308 - 5455 oder per e-mail an svenja.thor@deutschebahn.com

Auf die Notwendigkeit einer Baudurchführungsvereinbarung (Ziffer 3.2) wird nochmals gesondert hingewiesen.

3.4.4 Damit keine abkommende Kraftfahrzeuge auf die Bahnanlagen gelangen können, sind geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen. Hinsichtlich des Anprallschutzes ist die DIN 1055-9 zu beachten.

3.4.5 Die kreuzende Fernleitung AZ 400 des Zweckverbandes zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd ist gegen eine neue duktile Gussleitung GGG DN 400 mit wesentlich höheren Sicherheitsreserven auszutauschen. Zusätzlich ist das bestehende Stahlschutzrohr DN 800 zu verlängern und bis in den Böschungsfuß bzw. außerhalb des Einschnitts zu führen. Ferner ist beidseits der Straßenkreuzung eine Absperrung einzubauen.

Ein Schutzstreifen von jeweils 2 m beidseits der Leitungsachse ist bei Fl.Nr. 100 (Gemarkung Hagelstadt) zu beachten.

Bei der Ausbildung der Mulde mit Sickerleitung ist zu beachten, dass die notwendige Überdeckung der Fernleitung DN 400 eingehalten wird. Die Mindestüberdeckung beträgt für die Nennweite DN 400 1,35 m. Die Lage der Kunststoffickerleitung ist so festzulegen, dass sie höhenmäßig über die kreuzende Fernleitung DN 400 verläuft.

Die Kostentragung regelt sich nach dem Gestattungsvertrag vom 07.05.1971 und ist nicht Gestand des Planfeststellungsverfahrens.

3.5 **Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

3.5.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.5.2 Zum Schutz für gehölbewohnende Tierarten (vgl. auch saP) darf die Beseitigung von Gehölzbeständen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit (1. März bis 30. September eines Jahres), also in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen.

3.5.3 An das Baufeld grenzende Biotope, den Kriterien der Biotopkartierung entsprechende Ökoflächen sowie Bäume sind durch Schutzmaßnahmen gemäß RAS-LP 4 (Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) vor vermeidbaren, baubedingten Beeinträchtigungen und Schäden schützen. Die zu schützenden Abschnitte sind im Maßnahmenplan (Unterlage 12.3, Blatt 1 und 2) dargestellt; etwaige erforderliche Schutzmaßnahmen werden im Rahmen der Bauleitung festgelegt.

Eine ökologische Baubegleitung hat die Einhaltung dieser Schutzvorkehrung zu überwachen. Ferner ist durch entsprechende Einweisung der Bauaufsicht und der ausführenden Baufirma sicherzustellen, dass keine unnötigen Beeinträchtigungen wertvoller Flächen und Bestände erfolgen.

Auf die Schutzmaßnahmen S1 bis S 3 gem. Unterlage 9.1, Ziffer 5.5 wird ergänzend verwiesen.

3.5.4 Die in den Planunterlagen vorgesehenen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme A1, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt in den Maßnahmenplänen vom 5. Juli

2012 (Unterlagen 12.1 und 12.3 Blatt Nr. 3), ist spätestens bis zur Beendigung der Straßenbaumaßnahme (Verkehrsfreigabe) ordnungsgemäß fertig zu stellen. Die Einzelheiten der Ausführung sind mit der Höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (LfU, Hof) zu melden.

- 3.5.5 Die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G9 sind – soweit sie außerhalb des unmittelbaren Baubereichs liegen – bis zur Verkehrsfreigabe funktionsfähig herzustellen. Alle im unmittelbaren Wirkungsbereich der Baumaßnahme liegenden Gestaltungsmaßnahmen sind spätestens nach Abschluss der Bauarbeiten zügig umzusetzen.
- 3.5.6 Um den Ausgleich aller Eingriffe sicherzustellen, werden nach Abschluss der Bauarbeiten alle tatsächlich erfolgten Eingriffe nochmals überprüft und ggf. zusätzliche Kompensationsmaßnahmen festgesetzt. Hierzu ist Kontakt mit der Höheren Naturschutzbehörde aufzunehmen.
- 3.5.7 Wenn absehbar ist, dass unvermeidbare Eingriffe während der Bauzeit erfolgen, die über den landschaftspflegerischen Begleitplan hinausgehen, so ist die Höhere Naturschutzbehörde umgehend einzuschalten. Falls erforderlich, ist eine Planänderung durchzuführen. Auf Verlangen der Naturschutzbehörden gibt der Vorhabensträger (ggf. im Rahmen einer Ortseinsicht) Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.
- 3.5.8 Sollten Änderungen an der landschaftspflegerischen Ausgleichsfläche notwendig werden, sind diese Änderungen nur im Einvernehmen mit der Höheren Naturschutzbehörde zulässig.
- 3.5.9 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben etc.) abgelagert werden.

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

- 3.5.10 Die Baudurchführung (inkl. Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten) hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte etc.) zu erfolgen.
- 3.4.11 Der Vorhabensträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsflächen zu sorgen.

3.6 **Verkehrslärmschutz**

3.6.1 Für die Straßenoberfläche der Bundesstraße 15 ist ein Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

Im Neubaustreckenbereich ist davon abweichend ein spezieller lärmarter Asphalt, ein sogenannter DSH-V (Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung), einzubauen.

3.6.2 Bei dem Wohngebäude „Landshuter Straße 12“ sind die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden vorhandenen Räume zu erstatten (vgl. Ziffer 13 (4) VLärmSchR 97).

Maßgebend für die Art und den Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern, Nachrüstung vorhandener Fenster sowie Einbau von Lüftungseinrichtungen) sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – VkBf. 1997, S. 434 ff.

Sofern bereits Fenster eingebaut sind bzw. Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden, die den o. g. Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind eventuell trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

Einzelheiten sind zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen zu vereinbaren (vgl. Ziffer 21 VLärmSchR 97).

3.6.3 Die Fahrbahnmarkierungen sind nicht als profilierte Markierungen auszuführen, sondern als Glattstrichmarkierungen.

3.7 **Auflagen zum Grunderwerb und zum Schutz angrenzender Grundstücke**

3.7.1 Der Vorhabensträger 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,
- Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme;

- Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
- Anschneidungs- und Durchschneidungsentschädigungen.

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

3.7.2 Restflächen, die aufgrund ihres Zuschnittes und ihrer Größe nach Durchführung der Baumaßnahme nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden können (unwirtschaftliche Restflächen), sind auf Verlangen des Eigentümers vom Vorhabensträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben.

3.7.3 Soweit sich landwirtschaftliche Nutzflächen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) befinden und diese nicht für andere Zwecke (z.B. Ausgleichs- und Ersatz-, Aufforstungs-, Retentions-, Ablagerungsflächen usw.) benötigt werden, sind diese - vorrangig den am stärksten abtretungsbetroffenen - Vollerwerbslandwirten auf deren Verlangen als Ersatzland anzubieten.

3.7.4 Die vorübergehende Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Grundstücke für Lager- und Arbeitsflächen ist den Betroffenen frühzeitig mitzuteilen.

3.7.5 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Bei der Anlage der Entwässerungsgräben ist auf ein entsprechendes Gefälle zu achten, um möglichen Rückstau und damit Vernässung der landwirtschaftlichen Nutzflächen zu vermeiden.

3.7.6 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Kurzzeitige Behinderungen während der Bauausführung sind frühzeitig bekanntzumachen bzw. mit den Betroffenen abzustimmen.

Die Lage neuer oder geänderter Zufahrt zu Grundstücken ist im Benehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern und Pächtern vor Ausschreibung der Baumaßnahme festzulegen.

3.7.7 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.

3.7.8 Bestehende Drainagen und Entwässerungsgräben sind funktionsfähig zu erhalten. Soweit Drainagen durch die Baumaßnahme beschädigt werden, sind diese wieder ordnungsgemäß herzustellen. Für maßnahmebedingte Vernässungsschäden ist nach Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs mit der gegenständlichen Straßenbaumaßnahme eine angemessene Entschädigung zu leisten.

Es wird empfohlen, vor Beginn der Baumaßnahme mit den Grundstückseigentümern Kontakt aufzunehmen, um die Lage vorhandener Drainagestränge vor Ort festzustellen.

3.7.9 Bei vorübergehender Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen, z. B. durch Baustelleneinrichtungen oder Bodenzwischenlagerungen, ist darauf zu achten, dass Bodenverdichtungen soweit als möglich vermieden und eventuell entstandene Verdichtungen wieder beseitigt werden.

Die vorübergehend beanspruchten Flächen sind nach Fertigstellung der Baumaßnahme wieder ordnungsgemäß zu rekultivieren sowie die bisher vorhandene Humusschicht wieder aufzutragen.

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

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

3.7.12 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die bauzeitlichen Umfahrungen ordnungsgemäß errichtet, betrieben und anschließend schadlos wieder beseitigt werden. Die Benutzung der landwirtschaftlichen Grundstücksflächen ist in räumlicher und zeitlicher Hinsicht auf das Mindestmaß zu beschränken.

- 3.7.13 Flächen, die vorübergehend als Arbeitsstreifen bzw. im Zuge der Maßnahme als Bauflächen genutzt werden, sind so regelmäßig zu pflegen, dass das Aussamen von Schadpflanzen (z. B. Disteln) und die damit verbundene negative Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nachbarflächen vermieden wird. Dies gilt insbesondere für Flächen, auf denen z. B. Boden (für längere Zeit) zwischengelagert wird.
- 3.7.14 Der Vorhabensträger hat sich nachhaltig zu bemühen, die erwerbbaaren Restflächen zu einer bewirtschaftbaren Einheit zusammenzufassen, um diese als Ersatz- bzw. Tauschflächen den betroffenen Landwirten zur Verfügung stellen zu können.
- 3.7.15 Beim Abtrag des Oberbodens ist eine Vermischung von Humus und lehmhaltigem Unterboden zu vermeiden.
- 3.7.16 Zur Sicherung der Funktion der geöffneten Waldbestände ist in Abstimmung mit dem Besitzer eine Vorpflanzung des künftigen Waldrandes mit standortgerechten Laubgehölzarten anzulegen (siehe Schutzmaßnahme S 3).

3.8 **Sonstige Nebenbestimmungen**

3.8.1 **Bodendenkmäler**

- 3.8.1.1 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.
- 3.8.1.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.
- 3.8.1.3 Der Vorhabensträger hat 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 mit einzu beziehen.
- 3.8.1.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger 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 Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

- 3.8.1.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten.

Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

- 3.8.1.6 Im Bereich der Ausgleichsfläche A1 ist anhand von Sondierungen in frühzeitiger Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege ggf. die Verschiebung bzw. die Gestaltung des anzulegenden Tümpels zu überprüfen, um das vorhandene Bodendenkmal zu erhalten.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen

4.1 Gegenstand / Zweck

- 4.1.1 Der Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, 10, 15 des Wasserhaushaltsgesetzes – WHG – und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 4.4 formulierten Auflagen und Bedingungen die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer einzuleiten und durch flächiges Versickern dem Grundwasser zuzuführen.
- 4.1.2 Für Baumaßnahmen und -arbeiten, bei denen vorübergehend auf das Grundwasser eingewirkt wird – Benutzungen gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG – wird die Erlaubnis nach § 10 WHG i. V. m. Art. 15 Abs. 2 BayWG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 4.3 formulierten Auflagen und Bedingungen erteilt. Einzelheiten sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen.

4.1.3 Diese Planfeststellung umfasst auch die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 WHG für die mit der Baumaßnahme verbundene Gewässerverlegung (Gewässer III. Ordnung) zwischen Bau-km 0+235 und 0+525

4.2 **Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (Unterlagen 13) mit den durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 **Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen**

4.3.1 **Rechtsvorschriften**

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 **Einleitungen in Gewässer bzw. Flurstücke / Einleitungsmengen**

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden:

	Bau-km	Fl.Nr.	Menge	Zufluss
E 1	0+250	718/1	10 l/s (n=0,2)	Drosselabfluss aus Regenrückhalteraum I in den „Langenerlinger Bach“ (Vorfluter)
E 2	1+120	103/1	23 l/s (n=0,2)	Drosselabfluss aus Regenrückhalteraum II über einen Graben in den „Langenerlinger Bach“ (Vorfluter)
E 3	1+480	123	18 l/s (n=0,2)	Drosselabfluss aus Regenrückhalteraum III in die bestehende Verrohrung des „Langenerlinger Baches“ (Vorfluter)

4.3.3 **Bauausführung allgemein**

- 4.3.3.1 Bei der Vergabe der Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass während der Bauzeit die Vorschriften der Wassergesetze zum Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer, insbesondere die §§ 26 und 34 WHG sowie die hierzu ergangenen Vorschriften zuverlässig eingehalten werden.
- 4.3.3.2 Das während der Bauzeit gegebenenfalls geförderte Grundwasser ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg geordnet und unschädlich abzuleiten. Falls eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden kann, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 4.3.3.3 Soweit sich die Baumaßnahme auf Abwasser-, Wasserversorgungs-, Dränanlagen oder sonstigen Ableitungen auswirkt, sind diese funktionsfähig wieder herzustellen.
- 4.3.3.4 Während des Baubetriebes dürfen keine Abschwemmungen von Boden- und Schüttmaterial in die Gewässer gelangen. Vor Beginn der großräumigen Erdarbeiten sind die geplanten Regenrückhaltebecken zu errichten und zu betreiben.
- 4.3.3.5 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in ein Oberflächenwasser gelangen. Bei der Lagerung wassergefährdender Stoffe sind die einschlägigen Vorschriften zu beachten.
- Es wird darauf hingewiesen, dass frischer Beton, Zement und Beton-Wassergemisch fischgiftig sind und im Gewässer nicht verbaut bzw. nicht ins Gewässer eingeleitet werden dürfen.
- 4.3.3.6 Der Eintrag von Baumaterial oder wassergefährdender Stoffe in den Langenerlinger Bach ist zu vermeiden.
- 4.3.3.7 Bezüglich eventuell auftretender Gewässertrübungen ist ein Bautagebuch zu führen.
- 4.3.3.8 Weitere Auflagen und Bedingungen bleiben vorbehalten, soweit sie im öffentlichen Interesse erforderlich sind.
- 4.3.3.9 Jede Verunreinigung des Bodens mit wassergefährdenden Stoffen ist sofort dem Landratsamt Regensburg und dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu melden.

4.3.4 **Entwässerung**

4.3.4.1 Für die Ausführungsplanung, den Bau und den Betrieb der Abwasseranlage, Teilbereich Niederschlagswasserentsorgung, sind die geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie Regelwerke eigenverantwortlich zu beachten. Dies sind insbesondere das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Bayerische Wassergesetz (BayWG) sowie die anerkannten Regeln der Baukunst, insbesondere die aktuellen DWA-Regelwerke A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“, A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ und M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V., Hennef.

4.3.4.2 Für den sachgerechten Betrieb, Unterhalt und Überwachung der Regenrückhaltebecken (RRB-Anlagen) ist Sorge zu tragen. Das in den Vorfluter eingeleitete Niederschlagswasser darf keine schädlichen Konzentrationen an für Fließgewässerorganismen giftige Stoffe sowie mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

4.3.4.3 Für Betrieb, Unterhaltung und Überwachung der Abwasseranlagen ist in ausreichender Zahl Personal zu beauftragen, das eine geeignete Ausbildung und Einarbeitung besitzt. Es können auch fachkundige Dritte zur Erfüllung dieser Pflichten eingesetzt werden.

4.3.4.4 Nach Fertigstellung des Vorhabens sind dem Wasserwirtschaftsamt innerhalb 1 Jahres Bestandspläne (2-fach) vorzulegen.

4.3.5 **Graben, Gewässerausbau**

4.3.5.1 Die Durchlässe sind auf die unbedingt notwendige Länge zu begrenzen. Die Durchlasssohle (=Gerinne) muss mind. 20 cm unter der Gewässersohle liegen und mit natürlichem Sohlsubstrat (Sand, Kies) belegt werden.

4.3.6 **Anzeigepflichten**

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von 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.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3), dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. **Eisenbahnrechtliche Planfeststellung und Auflagen**

6.1 **Eisenbahnrechtliche Planfeststellung**

Diese Planfeststellung umfasst auch die eisenbahnrechtliche Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG für

- die Herstellung der neuen Straßenüberführung bei Bahn-km 120+076,499 der DB-Strecke München – Regensburg bzw. Bau-km 0+589,682 der Bundesstraße 15;
- den Abbruch der alten Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 120+129,100 der DB-Strecke München – Regensburg.

6.2 Eisenbahnrechtliche Auflagen

6.2.1 Schienennetz – Sicherheitsauflagen zu den benachbarten Bahnanlagen

6.2.1.1 Beim Einsatz von Baugeräten (insbesondere Bagger oder Autokräne etc.) sind wegen der Nähe zur Hochspannungsleitung die Sicherheitsbestimmungen der DB AG mind. 2 Wochen vor Baubeginn mit dem Netzbezirk Regensburg, BezL Fb, Hr. Blaschko (oder dessen örtlichem Vertreter) unter der Tel. Nr. 0941 / 500 - 6395 oder über Handy 0160 974 33 961 vor Ort im Rahmen einer Baustelleneinweisung mit Sicherungsunterweisung festzulegen, da hier besondere Sicherheitsvorkehrungen zu berücksichtigen sind.

Alle Maßnahmen die in irgendeiner Art und Weise den Schienenverkehr nachteilig beeinträchtigen könnten, sind rechtzeitig vor Beginn mit dem 1. Bezirksleiter Fb abzustimmen. Die Anordnungen des Bezirksleiters Fb sind in jedem Fall einzuhalten.

Sollte trotzdem unvorhergesehen die Funktionstüchtigkeit von Betriebsanlagen des Produktionsstandortes Regensburg gefährlich beeinträchtigt werden, ist sofort die AVE - München unter der Tel. Nr. 089 / 1308 - 1110 zu verständigen.

6.2.1.2 Gegenüber den stromführenden Teilen der Oberleitungsanlagen (15 kV Hochspannungsleitung) sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen gemäß den VDE-Richtlinien einzuhalten.

6.2.1.3 Die Standsicherheit der Fahrleitungsmasten muss auch während der Baumaßnahmen stets gewährleistet sein.

6.2.1.4 Werden bei einem Kraneinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, die mind. 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist.

Der Antrag zur Kranaufstellung ist, mit Beigabe der Stellungnahme der DB AG zum Baugesuch, bei der DB Netz AG, Immobilienmanagement, I.NF-S(R) Wi, Herrn Willi, Sandstraße 38-40, 90443 Nürnberg (Telefon 0911 219-3516) einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1 000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

6.2.1.5 Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.

6.2.1.6 Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

- 6.2.1.7 Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/Abdeckplanen etc. in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen/Sogwirkung) gelangen.
- 6.2.1.8 Im Bereich der Böschungskegel des neuen Bauwerks darf keine Baumbepflanzung stattfinden (Einfluss auf die Betriebssicherheit und Oberleitung).
- 6.2.1.9 Bauwerksverzeichnis lfd. Nrn. 705 und 706: Über diese Anlage entwässert der Bahnkörper rechts der Bahn und benachbarte Anliegergrundstücke. Nachdem hier erfahrungsgemäß immer wieder Probleme bei der Abführung der Niederschlagswässer aufgetreten sind, ist auf den fachgerechten Anschluss und die Funktionsfähigkeit im Zuge der Baumaßnahme besonders zu achten.

6.2.2 **Telekommunikationsanlagen der DB Netz AG und der Firma Vodafone**

- 6.2.2.1 Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Kabeleinweisung stattgefunden hat, die Kabellage zweifelsfrei feststeht und das bauausführende Unternehmen die Beachtung und Einhaltung der Bestimmungen und die Anwendung der Schutzmaßnahmen für die Kabelanlagen laut Kabelmerkblatt nachweislich bestätigt hat.

Die Kabeleinweisung für die o.g. DB Netz Kabel ist beim Tk Anlagenverantwortlichen schriftlich zu beantragen (dieter.zeller@deutschebahn.com).

Die Kabeleinweisung für die o.g. Vodafone Kabel ist bei Frau Nowak (Tel. 0911 6423 454) zu beantragen.

Die Planungen zur Erneuerung der Bahnbrücke bei Hagelstadt sind zwingend und nachweislich mit der Lage der vorhandenen Tk-Kabel/Tk-Kabeltrassen (DB Netz + Vodafone D2) abzustimmen.

- 6.2.2.2 Die vorhandenen Tk Kabel bzw. Tk Kabelanlagen (Schächte und Kabeltröge) dürfen nicht überbaut, überschüttet oder freigegeben werden und es darf kein Baustellenmaterial darauf zwischengelagert werden. Zu den Kabeltrassen ist in allen Richtungen ein Schutzabstand von mind. 1,5 m einzuhalten. Evtl erforderlichen Maßnahmen zur Kabelsicherung und Baufeldfreimachung (Umverlegung) sind rechtzeitig bei der DB Kommunikationstechnik zu beauftragen (Planung, Ausführung, Bauüberwachung). Der Tk Anlagenverantwortliche der DB Netz (Hr. Zeller) ist hierbei immer zu beteiligen / zu informieren.

In der Nähe der Kabel muss mit besonderer Sorgfalt gearbeitet werden. Beschädigungen sind auszuschließen.

6.2.2.3 Durch die Baumaßnahme darf der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebswichtigen Tk- Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.

Der Zugang und die Zufahrt zu den betriebswichtigen Tk-Anlagen muss für die DB Netz AG und deren Beauftragte Dritte jederzeit uneingeschränkt, täglich rund um die Uhr möglich sein.

6.2.2.4 Arbeiten an den Tk-Anlagen der DB Netz sind grundsätzlich nur unter Beteiligung der DB Kommunikationstechnik gestattet!

6.2.2.5 Während und nach den Bauarbeiten dürfen LST-Anlagen nicht beeinträchtigt werden. Die Signalsichten dürfen durch das neu zu erstellende Kreuzungsbauwerk und durch die neu herzustellenden Auffahrtsrampen mit Dammlagen weder verdeckt noch eingeschränkt werden. Der Zugang zu den LST-Anlagen muss jederzeit sichergestellt sein.

7. **Entscheidungen über Einwendungen**

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

8. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Baumaßnahme beinhaltet die westliche Verlegung bzw. den Ausbau der Bundesstraße 15 südlich der Gemeinde Hagelstadt auf einer Länge von etwa 1,6 Kilometer einschließlich des Neubaus einer Straßenüberführung über die Bahnlinie 5500 München – Regensburg bei ca. Bau-km 0+590 (= Bahn-km 120,076) mit Abbruch der bestehenden Bahnüberführung ca. bei Bahn-km 120,129. Bedingt durch den Neubau der Straßenüberführung der B 15 über die Deutsche Bahn wird dabei gleichzeitig die unzureichende Linienführung der B 15 verbessert.

Der Bauanfang liegt 735 m nördlich der Einmündung der St 2132 Richtung Aufhausen in die B 15. Das Bauende liegt 102 m vor der Einmündung der Kreisstraße R 10 Richtung Langenerling.

Der Flächenverbrauch liegt bei ca. 58.000 m², davon sind 16.000 m² bereits versiegelte Fläche. Der Rückbau der bisher versiegelten Fläche liegt bei 4.400 m².

Die geplante Straßenbaumaßnahme liegt im Landkreis Regensburg in den Gemarkungen Hagelstadt und Gailsbach der Gemeinde Hagelstadt im Zuge der Bundesstraße 15 zwischen Landshut und Regensburg. Innerhalb des Maßnahmenbereichs bindet die Kreisstraße R 10 von Thalmassing nach Langenerling an die Bundesstraße 15 an.

Die dargestellte Planung umfasst folgende straßenbauliche Maßnahmen:

- Neutrassierung auf einer Länge von ca. 960 m
- Ausbau auf der vorhandenen Trasse auf einer Länge von ca. 620 m
- Fahrbahnverbreiterung für Abbiegespur im Bereich des Anschlusses der Kreisstraße R 10 bei Hagelstadt
- Neubau von begleitenden Wirtschaftswegen auf einer Länge von insgesamt ca. 1.370 m (Breite 3,0 m, Bankettbreite 0,5 m)
- Anschluss der Kreisstraße R 10 am Bau-Ende bei Hagelstadt

- Neubau einer Überführung der B 15 über die Bahnlinie München – Regensburg: lichte Weite 11,50 m; lichte Höhe 5,90 m
- Bau von 3 Regenrückhaltebecken
- Verlegung des Langenerlinger Baches auf einer Länge von über 300 m
- Abgrabungen in Bereichen enger Innenkurven zur Gewährleistung der Haltesichtweiten (Bau-km 0+700 bis 1+000 und Bau-km 1+160 bis 1+430)
- in Teilabschnitten Rückbau bzw. Entsiegelung bzw. Rekultivierung der alten Trasse B 15

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 16. Juli 2012 beantragte das Staatliche Bauamt Regensburg, für das gegenständliche Bauvorhaben das Planfeststellungsverfahren nach § 17 ff. FStrG durchzuführen.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 19. Juli 2012 eingeleitet.

2.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 19. Juli 2012 den folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Gemeinde Hagelstadt
- der Gemeinde Mintraching
- dem Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Regensburg
- der Bayernwerk AG (vormals E.ON Bayern AG)
- dem Bayerischen Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz
- dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz
- dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege

- dem Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei
- der Deutschen Telekom Technik GmbH
- der Deutschen Bahn Netz AG
- der Deutschen Bahn Services Immobilien GmbH
- dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Nürnberg
- dem Landratsamt Regensburg
- dem Regionalen Planungsverband beim Landratsamt Regensburg
- dem Staatlichen Vermessungsamt Regensburg
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- der Wehrbereichsverwaltung Süd
- dem Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg Süd

2.3 **Auslegung der Pläne und Erörterung**

Auslegung der Pläne vom 5. Juli 2012

Die Planunterlagen lagen in der Gemeinde Hagelstadt sowie in der Gemeinde Mintraching in der Zeit vom 30. Juli 2012 bis einschließlich 30. August 2012 nach jeweils ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Regierung der Oberpfalz oder bei der Gemeinde Hagelstadt bzw. bei der Gemeinde Mintraching bis 14. September 2012 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Zu den vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger abschließend.

Erörterung

Die gegen die Planunterlagen vom 5. Juli 2012 erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 16. Juli 2013 im Sitzungssaal des Rathauses der Gemeinde Hagelstadt, Gailsbacher Straße 1, erörtert.

Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden Hagelstadt und Mintraching.

Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)

Die Regierung der Oberpfalz ist gemäß Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Bauvorhaben „Bundesstraße 15, Landshut - Regensburg, Erneuerung der Bahnbrücke bei Hagelstadt von Bau-km 0+000 (= Station B15_1620_0,735) bis Bau-km 1+584 (= Station B15_1640_0,166)“ unterliegt dieser Planfeststellungspflicht.

In diesem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren konnte auch über alle Maßnahmen entschieden werden, die die Kreuzungsbaumaßnahme nach § 3 EKrG zur Erneuerung des in Bahn-km 120+129,100 bestehenden Überführungsbauwerkes der DB-Strecke München – Regensburg, durch Neubau einer Straßenüberführung, betreffen. Gemäß § 12 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) wurde sowohl von der Deutschen Bahn AG als auch vom Straßenbaulastträger ein Änderungsverlangen für das veraltete Überführungsbauwerk gestellt.

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-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die Planfeststellung umfasst die eisenbahnrechtliche Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG (vgl. Teil A. Ziffer 6). Das plangegenständliche Verfahren richtet sich nach Straßenrecht, da der straßenrechtliche Bereich einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt (Art 78 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 **Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

1.2.1 **UVP-Pflicht**

Das Vorhaben fällt nicht unter die Vorhaben, für die nach § 17 Abs. 1 FStrG i. V. m. § 3b Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. Nrn. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch ist.

Allgemeine Vorprüfung nach Ziffer 14.6 Anlage 1 UVPG

Nach Nr. 14.6 o. g. Anlage kann sich beim Bau einer sonstigen Bundesstraße gemäß § 3c eine UVP-Pflicht im Wege einer allgemeinen Vorprüfung im Einzelfall ergeben.

Danach besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Nach überschlägiger allgemeinen Vorprüfung im Einzelfall gemäß § 3c UVPG (Unterlage 16) sind unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie zum Ausgleich insgesamt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Dies gilt auch unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten gemäß der in Anlage 2 Nr. 2 zum UVPG aufgeführten Schutzkriterien.

Standortbezogene Vorprüfung nach Anlage 1 UVPG

Auch nach Nr. 13.18.2 oder Nr. 17.2 der Anlage 1 zum UVPG i. d. F. vom 24. Februar 2010 besteht keine Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung, unabhängig von der Frage, inwieweit das Vorhaben diese Tatbestände erfüllt.

Fazit

Das Untersuchungsgebiet zeigt vor dem Hintergrund der hier anzusetzenden Kriterien keine deutlich erhöhte Empfindlichkeit. Die zu prognostizierenden nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens sind bei keinem der Schutzgüter als erheblich i.S. des UVPG einzuschätzen. Es ist daher davon auszugehen, dass sie auch in ihrer Summenwirkung die Schwelle der Erheblichkeit nicht überschreiten. Praktisch sind alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sie bewertet und in die Gesamtabwägung mit einbezogen.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß §§ 3a und 3c UVPG ist demnach nicht erforderlich.

Die Auslegung der Planunterlagen ist erfolgt (vgl. auch Teil B. des Planfeststellungsbeschlusses). Damit ist auch der in § 2 Abs. 1 Satz 3 und § 9 Abs. 1 UVPG geforderten Einbeziehung der Öffentlichkeit Genüge getan.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wird mit der öffentlichen Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses der Öffentlichkeit gemäß § 3a Satz 2 UVPG zugänglich gemacht.

1.2.2 **Verträglichkeitsprüfung (FFH-RL / VS-RL)**

Unabhängig von der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist zu prüfen, ob eine sog. FFH- Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen – Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) – (Abl EG Nr. L 206/7 vom 22. Juli 1992) hat der nationale Gesetzgeber in nationales Recht umgesetzt, §§ 31 ff BNatSchG.

Danach werden „Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung“ als besondere Schutzgebiete nach Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 92/43/EWG geschützt (§ 32 BNatSchG).

Im weiteren Umgriff zum Vorhaben befinden sich folgende NATURA 2000-Gebiete:

- a. im Norden: FFH-Gebiet DE 7038-371 „Standortübungsplatz Oberhinkofen“ (Entfernung ca. 8,5 km);

- b. im Nordwesten: FFH- und SPA-Gebiete DE 7040-302 „Wälder im Donautal“ (Entfernung ca. 13 km);
- c. im Süden: FFH-Gebiet DE 7138-372.1 und 2 „Tal der Großen Laber zwischen Sandsbach und Unterdeggenbach“ (Entfernung: ca. 7,3 bzw. 2,4 km).

Wie in Kapitel 4.3 der Unterlage 12.1 der Planfeststellungsunterlagen ausgeführt, ist aufgrund der großen Entfernungen (weit mehr als 5 km) zwischen dem Straßenbauvorhaben und den unter a) und b) aufgeführten NATURA 2000-Gebieten kein relevanter räumlich-funktionaler Zusammenhang herstellbar. Ebenfalls aufgrund der Entfernungen, aber auch aufgrund der Verschiedenartigkeit der Gebiete sind mit dem Vorhaben keine zusätzlichen Barriere-Effekte zwischen den NATURA 2000-Gebieten verbunden.

Da das Vorhaben vollständig im Einzugsgebiet des Langenerlinger Baches liegt, der hier nach Norden/Nordosten fließt, gibt es auch keinen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Tal der Großen Laber, das etwa 4,5 km Luftlinie entfernt liegt. Somit sind auch hinsichtlich des unter c) aufgeführten FFH-Gebiets „Tal der Großen Laber zwischen Sandsbach und Unterdeggenbach“ mit hinreichender Wahrscheinlichkeit keinerlei Beeinträchtigungen des Natur 2000-Gebiets und dessen Erhaltungsziele zu erwarten.

Es kann davon ausgegangen werden, dass das vorliegende Vorhaben keinerlei Beeinträchtigungen der umliegenden Natura 2000-Gebiete nach sich zieht. Kumulations- und Synergieeffekte im Zusammenhang mit anderen Projekten oder Plänen sind nicht zu erwarten.

Eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

2. **Materiell-rechtliche Würdigung**

2.1 **Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

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 entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze,

Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 **Planrechtfertigung und Planungsziele**

2.2.1 **Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse**

Die bestehende B 15 ist durch folgende Defizite hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse gekennzeichnet:

Unstetige und unübersichtliche Linienführung

Die vorhandene Linie ist im auszubauenden Bereich sehr stark durch die bestehende Eisenbahnüberführung der Deutschen Bahn über die B 15 gekennzeichnet. Der annähernd senkrechte Kreuzungswinkel mit der Bahn im Geländetiefpunkt führt zu starken Richtungswechseln vor und hinter der Bahnquerung. Die vorhandenen Radien von ca. 80 bis 100 m unterschreiten die Mindestradien für eine überregionale Fernstraßenverbindung deutlich. Dieser Verlauf der bestehenden Trasse entspricht nicht der vorhandenen Linienführung in den anschließenden Abschnitten der Bundesstraße und erhöht dadurch die Unfallgefahr bzw. mindert die Verkehrssicherheit erheblich.

Die Sichtverhältnisse, insbesondere die Haltesichtweite, sind bei Annäherung an die Bahnquerung sehr eingeschränkt. Dies wird neben der Linienführung auch durch den Höhenverlauf der vorhandenen Trasse vor und hinter der Eisenbahnüberführung hervorgerufen, welcher auf kurzen Streckenabschnitten vor dem Bauwerk stark abfällt bzw. nach der Bahnquerung schnell stark ansteigt. Diese Unübersichtlichkeit führt in Verbindung mit stark abbremsenden Fahrzeugen ebenso zu erhöhtem Unfallrisiko. Aus diesem Grund wurde ab 2007 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h eingeführt, Beschilderung in Übergröße installiert und Teile der Bepflanzung beseitigt.

Überführungsbauwerk der DB-Strecke

Die vorhandene Brücke der Bundesstraße 15 südlich Hagelstadt unter die Bahnlinie München - Regensburg ist in einem sehr schlechten Zustand und erneuerungsbedürftig. U.a. wurde der vorhandene Überbau durch zahlreiche Anfahrtschäden von Seiten des Straßenverkehrs so stark beschädigt, dass im Jahr 2005 je Gleis eine Hilfsbrücke eingebaut werden musste. Der Eisenbahnbetrieb ist durch diese

Hilfsbrücken sehr stark eingeschränkt. Seit Einbau der Hilfsbrücken im Brückenbereich kann nur noch mit 90 km/h (La90) gefahren werden.

Die vorhandene lichte Weite von 6,00 m und eine lichte Höhe von 4,20 m entsprechen nicht mehr den notwendigen Anforderungen und geltenden Richtlinien. Diese Bauwerksabmessungen, sowie der schlechte Zustand der Brücke führen zu Behinderungen und Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs. Die unterschrittenen Werte für die Durchfahrtsbreite und Durchfahrtshöhe führen in Verbindung mit fehlenden Schutzeinrichtungen zu hoher Unfallgefahr.

Anschluss der Kreisstraße R 10

Auch der bestehende Anschluss der Kreisstraße R 10 an die Bundesstraße 15 am Bauende wird aus sicherheitstechnischen Gesichtspunkten als kritisch eingestuft. Besonders bei der Annäherung der Fahrzeuge, die auf der Bundesstraße aus Richtung Landshut kommen und nach Hagelstadt einfahren, ist die Kreuzung erst spät zu erkennen und dadurch die notwendige Haltesichtweite nicht gegeben. Zusätzliches Risiko stellen Fahrzeuge dar, die dann von der Bundesstraße in die Kreisstraße abbiegen wollen, da dieser Abbiegevorgang ohne Abbiegespur erfolgt und die Fahrzeuge gegebenenfalls auf der Fahrbahn der Bundesstraße warten müssen. Ebenso gefährdet sind Fahrzeuge, die aus der Kreisstraße in die Bundesstraße einbiegen, da von der Kreisstraße in Richtung Landshut blickend die Fahrzeuge auf der Bundesstraße wegen der fehlenden Anfahrsicht sehr spät zu erkennen sind.

Umweltbeeinträchtigen

Insbesondere durch die Lärm- und Abgasbelastung aufgrund des hohen LKW-Anteils am gestiegenen Gesamtverkehrsaufkommen (Abbrems-/Beschleunigungsvorgänge) besteht eine hohe Emissions- und Immissionsproblematik.

2.2.2 **Planungsziele**

Durch den Neubau der Bahnbrücke und der damit verbundenen Linienverbesserung wird die Strecken- und Verkehrscharakteristik im Ausbauabschnitt den Anforderungen an die Bundesstraße 15 angepasst und die bestehenden Unstetigkeiten und Mängel beseitigt.

Durch den Neubau des Brückenbauwerks und der damit verbundenen Linienverbesserung der Bundesstraße entfällt der aus sicherheitstechnischen Gesichtspunkten

in Form eines abrupten Richtungswechsels bedenkliche Abschnitt der Bundesstraße 15.

Ebenso werden die geforderten Werte für die Haltesicht erfüllt und der Anschlussbereich mit der Kreisstraße R 10 erheblich verbessert, was zu einem verminderten Unfallrisiko und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Die Entwässerungseinrichtungen werden auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Durch den Ausbau nach RiStWag im Wasserschutzgebiet sowie der Anordnung eines Regenrückhaltebeckens werden die Abflussverhältnisse gegenüber der bestehenden Situation deutlich verbessert.

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn und die Verbesserung der Linienführung wird sich auf dem ausgebauten Abschnitt der B 15 ein stetigerer Fahrablauf einstellen, dieser war durch die vorhandene senkrechte Querung der Bahn und den damit verbundenen starken Richtungswechseln vor und hinter dem Bauwerk bislang unterbrochen. Dies führt zu verringertem Kraftstoffverbrauch und somit zu abnehmenden Abgasbelastungen der Umwelt.

2.2.3 **Notwendigkeit der Maßnahme**

2.2.3.1 **Vorhandene Verkehrscharakteristik**

Die Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und haben einem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 FStrG). Nach § 3 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die B 15 führt im betroffenen Streckenabschnitt von Landshut nach Regensburg und ist über die A 92 bei Landshut und die A3 bei Regensburg an das übergeordnete Fernstraßennetz angebunden. Die B 15 weist deshalb eine überregionale Verbindungsfunktion auf.

Die bestehende Bundesstraße 15 wird zwar mit der Fertigstellung der Bundesstraße 15 neu zwischen Saalhaupt und Landshut (Bundesautobahn A 92) im plangegenständlichen Bereich ihre überregionale Verbindungsfunktion verlieren, sie wird aber weiterhin als regionale Verbindung eine wichtige Funktion für den anliegenden Raum darstellen. Zusätzlich wird ihr eine wichtige Zubringerfunktion zur Bundesstraße 15 neu zukommen.

2.2.3.2 **Verkehrssicherheit**

Die vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bis auf 50 km/h, die unterbrochene Streckencharakteristik, die Abmessungen des Überführungsbauwerks sowie der Querschnitt der vorhandenen Bundesstraße 15 sind mit den heutigen Anforderungen und geltenden Richtlinien einer Verkehrsverbindung für die bereits bestehenden aber auch künftig zu erwartenden überregionalen und regionalen Verkehrsverhältnisse nicht mehr zu vereinbaren.

Die unter Ziffer 2.2.1 dargestellten ungünstigen Verkehrsverhältnisse mindern die Verkehrssicherheit erheblich und wirken sich negativ auf die Unfallsituation aus. Gemäß der amtlichen Unfalldatenbank ereigneten sich im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1998 und 31. Dezember 2013 im plangegegenständlichen Bereich der Bundesstraße 111 registrierte Unfälle. Zu beklagen waren dabei 2 Tote, 13 Schwerverletzte sowie 67 Leichtverletzte. (Quelle: Zentralstelle für Verkehrssicherheit der Straßenbauverwaltung, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, BAYSIS)

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität im gesamten Ausbauabschnitt verbessert bewältigen zu können.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Auswirkungen auf die privaten Belange und die sonstigen Auswirkungen.

2.2.3.3 **Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur**

Für die Verwirklichung der raumordnerischen Entwicklungsziele ist ein leistungsfähiges, verkehrssicheres und gut ausgebautes Straßennetz von hoher Bedeutung und Wichtigkeit. Um eine Verbesserung der aktuellen Verkehrssituation zu erreichen, und auch den zukünftigen Anforderungen zu genügen, muss die B 15 in der Qualität ihrer Verbindungsfunktion gestärkt werden.

Durch den Neubau des Brückenbauwerks und der damit verbundenen Linienverbesserung entfällt der aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Gesichtspunkten bedenkliche Abschnitt der bestehenden Bundesstraße 15. Ebenso werden die erforderlichen Haltesichtweiten eingehalten, was zu einer Minimierung des Unfallrisikos und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Die somit erreichte gleichmäßige Streckencharakteristik in Verbindung mit dem erforderlichen Querschnitt entspricht den Anforderungen und Erfordernissen der vorhandenen aber auch den zukünftigen Verkehrsbelastungen.

Weiterhin wird für die Einmündungen der Kreisstraße R 10 ein Linksabbiegestreifen an der B 15 vorgesehen, um eine Verbesserung der aktuellen unzureichenden Verkehrssituation zu erreichen.

2.2.3.4 Verkehrsbelastungen

Der plangegegenständliche Abschnitt der B 15 liegt im Abschnitt der Zählstelle Nr. 70399117 (Alteglöfsheim) im Abschnitt zwischen Eggmühl und Köfering. Die amtliche Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 ergab für den betroffenen Streckenabschnitt eine Verkehrsbelastung von 8.645 Kfz/24h - die Schwerverkehrsbelastung betrug 1.064 SV/24 h.

Grundlage der Planung ist eine Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahre 2003, die sich mit den Auswirkungen der Bundesstraße 15 neu sowie den damit einhergehenden Entlastungswirkungen auf die umliegenden Straßen befasst (Planordner: Anlage 1 zur Unterlage 1).

Für die bestehende Bundesstraße 15 ergeben sich für den plangegegenständlichen Ausbauabschnitt südlich von Hagelstadt folgende DTV-Werte:

	ohne B 15 neu	mit B 15 neu
DTV ₂₀₂₀ in Kfz / 24 h	8.700	6.400

DTV: Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (Kfz / 24 h)

Die überregionale Verbindungsfunktion und die Bedeutung der B 15 als wichtige Verkehrsachse werden durch die Zunahme des Gesamtverkehrs bestätigt.

2.2.3.4.1 Ermittlung der Prognoseverkehrsstärke 2025:

Nachdem es sich vorliegend um den Ausbau einer bereits bestehenden zweistreifigen Straße handelt, werden durch das plangegegenständliche Vorhaben keine Kapazitätserweiterungen erzielt. Die Maßnahme dient insoweit lediglich der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Verkehrsqualität, nicht aber der Steigerung

der Leistungsfähigkeit der B 15. Insoweit und vor dem Hintergrund, dass gegenständlich keine relevanten Veränderungen im Straßennetz stattfinden bzw. geplant sind, liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass im vorliegendem Fall Abweichungen von den Zunahmefaktoren in Anlehnung an die HBS 2001, Fassung 2005, Bild 2-2 zu erwarten sind.

Wie unter anderem aus der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak südlicher Landkreis Regensburg aus dem Jahre 2009 hervorgeht, ist im Zeitraum zwischen 2020 und 2025 mit einer Zunahme der Verkehrsstärke auf 6.700 Kfz/24h zu rechnen (Werktagsverkehr). Die darauf bezogene durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 6.100 Kfz wurde somit für den Prognosehorizont 2025 angesetzt.

Eine Verringerung des Schwerverkehrs durch den Bau der Bundesstraße 15 neu in stärkerem Umfang als bei der Gesamtverkehrsstärke ist, wegen der bedeutenden Gewerbe- und Industriegebiete, die weiterhin durch die Bundesstraße 15 erschlossen werden, nicht zu erwarten. Für die Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung wurde daher eine Schwerverkehrsstärke von 862 Fz/24h angesetzt.

2.3 **Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

2.3.1 **Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist am 22. August 2013 als Verordnung erlassen worden. Diese Verordnung ist am 1. September 2013 in Kraft getreten. Die Ziele des Landesentwicklungsprogramms sind von den öffentlichen Planungsträgern bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen nach Maßgabe des BayLplG zu beachten.

Die B 15 Regensburg – Landshut ist gemäß LEP eine überregionale Entwicklungsachse. Gemäß LEP (Z) 4.1.1 ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

Das Ausbauvorhaben entspricht auch den Zielvorgaben des Regionalplanes der Region Regensburg (11) (vgl. hierzu u.a. B IX 3.3.3).

Das Vorhaben steht damit mit den raumordnerischen Entwicklungszielen im Einklang.

2.3.2 **Planungsvarianten**

Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planfeststellungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. Urteil des BVerwG vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97).

Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z.B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435; Urteil des BVerwG vom 16.08.1995, BayVBl 1996, 182; Urteil des BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677; Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97-A 241). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen – dabei handelt es sich sowohl um Alternativtrassen (Wahllinien) als auch Gestaltungsvarianten der ausgewählten Trasse – wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt, vgl. auch Übersichtslageplan, Unterlage 3.

2.3.2.1 **Unterführung am alten Standort („Nullvariante“)**

Mit der bei dieser Variante notwendigen Beibehaltung der Linienführung der B 15 würden die mit der unveränderten Linienführung verbundenen Defizite und verkehrlichen Nachteile (Begegnungsverkehr, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit) nicht behoben. Diese Variante scheidet daher aus.

2.3.2.2 **Unterführung mit Grundwasserabdichtung aus Beton**

Hierbei wurden 2 Varianten untersucht (vgl. Unterlage 3), die sich am Bestand orientieren und mit einer Bahnüberführung die Bahntrasse queren.

Die Ausbauvariante bei der das Überführungsbauwerk (Bahnüberführung) wieder am Ort des bestehenden Bauwerks zu liegen kommt und die Linie möglichst bestandsnah verläuft entspricht der Variante 1 (Länge: 1.522 m), während die Variante 2 (Länge: 1.524 m) ca. 20 m nach Westen gegenüber der bestehenden Straßenunterführung verschoben ist.

Der Flächenverbrauch bei diesen Varianten liegt bei ca. 45.000 m², davon sind 18.000 m² bereits versiegelte Fläche.

Bei den Varianten besteht jeweils die Notwendigkeit einer Behelfsbrücke sowie die stärkeren Eingriffe in den Bahnverkehr. Auf die Niederschrift der Erörterung wird verwiesen.

Besonders nachteilig stellt sich für die Varianten insbesondere die Grundwassersituation dar. So ergaben Grundwassermessungen in den Jahren 1999 bis 2001 Grundwasserstände bis zur Geländeoberkante der bestehenden Unterführung. Dies bedeutet durch die erforderliche Tieferlegung der Unterführung aufgrund der erforderlichen lichten Höhe und der Änderung im Gleisunterbau mit der notwendigen großen Grundwasserwanne aus Beton einen erheblichen Eingriff in die Vorflut- und Grundwasserverhältnisse des Langenerlinger Baches und dessen Zuläufe. Darüber hinaus wird bei einer Grundwasserwanne aus Beton ein Pumpenhaus notwendig, um bei Regenereignissen eine Überflutung der Unterführung zu vermeiden. Ein Pumpenhaus muss dauerhaft betriebsbereit gehalten und gewartet werden, was nicht zu vernachlässigende betriebliche Folgekosten verursacht.

Darüber hinaus sind bei dieser Lösung Konflikte mit dem Rückstau des Langenerlinger Baches beim Hochwasserschutzkonzept für Hagelstadt nicht auszuschließen.

Auch ein Überfluten der Grundwasserwanne bei entsprechend großen Starkregenfällen kann trotz Pumpenhaus nicht vollständig ausgeschlossen werden

Insgesamt werden durch eine Grundwasserwanne hohe Bau- und Folgekosten verursacht. Die Gesamtsumme der Baukosten beläuft sich auf ca. 6,591 Mio. € (Basis der Vergleichsrechnung ist die Kostenfortschreibung vom 21.05.2014).

Fazit:

Die Varianten sind zwar hinsichtlich der geringeren Flächeninanspruchnahme zur plangegenständlichen Lösung vorteilhafter, insbesondere aufgrund der Grundwassersituation und sich der daraus resultierenden Gesichtspunkten wurde den Varianten jedoch nicht der Vorzug gegeben. Auch hinsichtlich des Immissionsschutzes drängen sich die Varianten nicht auf. Auf die Ziffer 2.3.4.1 wird verwiesen.

2.3.2.3 Unterführung mit Kunststoffdichtungsbahnen (Membranbauweise)

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Gemeinde Hagelstadt mit Einwendungsschreiben vom 14.09.2012 diese Ausführungsvariante einer Unterführung der Bundesstraße 15, hauptsächlich aus Gründen des Immissionsschutzes, gefordert. Nach Meinung der Gemeinde bei Anwendung liegen zudem die Kosten bei dieser neuen Technik für eine Unterführung nicht oder nur unwesentlich höher als für eine Überführung. Diese Technik würde anscheinend auch von der Obersten Baubehörde im Brücken-, Deponie- und Tunnelbau propagiert und wurde bereits mehrfach im Regierungsbezirk Oberbayern angewandt.

Hierbei handelt es sich wiederum um die unter Ziffer 2.3.2.2 genannten Varianten 1 und 2, jedoch als Ausführung mit Kunststoffdichtungsbahnen unter weitestgehendem oder völligem Verzicht auf Massivbauweise.

Der Bayerische Bauernverband befürwortet diese Variante hinsichtlich der geringeren Flächeninanspruchnahme.

Diese Art der Abdichtung gegen das Grundwasser benötigt jedoch einen höheren Flächenverbrauch zur Verlegung der Bahnen als eine Grundwasserwanne aus Beton. Eine Grundwasserwanne aus Beton kommt mit senkrechten Massivbauelementen aus, Kunststoffbahnen müssen hingegen links und rechts des Straßenkörpers mit einer Neigung von 2:1 soweit verlegt und gesichert werden, bis der höchstmögliche Grundwasserstand erfasst ist.

Bei der Grundwasserabdichtung mittels Kunststoffbahnen (Regelböschungsneigung 1:2) liegt die Flächeninanspruchnahme daher bei ca. 48.500 m² und ist damit ca. 3.500 m² höher als bei einer Grundwasserwanne aus Beton. Nicht berücksichtigt wurden notwendige Böschungsaufweitungen aufgrund der erforderlichen Haltesichtweite.

Bei der Variante besteht ebenfalls die Notwendigkeit einer Behelfsbrücke sowie die stärkeren Eingriffe in den Bahnverkehr. Auf die Niederschrift der Erörterung wird verwiesen.

Auch benötigen die Kunststoffbahnen eine große Auflast aus Schüttmaterialien, um dem Auftrieb des Grundwassers entgegenwirken zu können.

Bei Erstellung der Grundwasserwanne in Membranbauweise muss zudem über die Bauzeit der ausgekofferte Arbeitsraum dauerhaft trocken sein. Dies ist bei dem vorliegenden Schichtenwasser nicht möglich - die Baugrube würde ständig voll laufen. Ein Pumpensumpf kann nach Aussage des Vorhabensträgers nicht betrieben werden, da die dazu notwendig aufnahmefähige Vorflut zum Wegpumpen fehlt. Der Langenerlinger Bach, der als Vorfluter für die Ableitung der plangegenständlichen Regenrückhaltebecken fungiert, weist diese erforderliche Aufnahmefähigkeit nicht auf.

Darüber hinaus wird sowohl bei einer Grundwasserwanne aus Kunststoffbahnen als auch einer aus Beton ein Pumpenhaus notwendig, um bei Starkregenereignissen eine Überflutung der Unterführung zu vermeiden. Ein Pumpenhaus muss dauerhaft betriebsbereit gehalten und gewartet werden, was nicht zu vernachlässigende betriebliche Folgekosten verursacht. Auf den Langenerlinger Bach als nicht ausreichenden Vorfluter wird nochmals hingewiesen.

Insgesamt werden durch eine Ausführung mit Kunststoffdichtungsbahnen unter weitestgehendem oder völligem Verzicht auf Massivbauweise hohe Bau- und Folgekosten verursacht. Die Gesamtsumme der Baukosten beträgt ca. 6,437 Mio. € (Basis der Vergleichsrechnung ist die Kostenfortschreibung vom 21.05.2014).

Fazit:

In der Gesamtschau und in Abwägung aller Aspekte stellt die geforderte Variante einer Grundwasserwanne mittels Kunststoffdichtungsbahnen keine wirtschaftlichere Alternative dar.

Die Ausführungsvariante ist zwar hinsichtlich der geringeren Flächeninanspruchnahme zur plangegenständlichen Lösung vorteilhafter, insbesondere aufgrund der Grundwassersituation und sich der daraus resultierenden Gesichtspunkten wurde der Variante jedoch nicht der Vorzug gegeben. Auch hinsichtlich des Immissionsschutzes drängen sich die Varianten nicht auf. Auf die Ziffer 2.3.4.1 wird verwiesen.

2.3.2.4 **Zusammenfassende Darstellung**

Da im Verfahren die geschätzten Kosten für ein gefordertes Unterführungsbauwerk (Ziffern 2.3.2.2 und 2.3.2.3) als zu hoch bezeichnet wurden, hat der Vorhabensträger eine aktuelle Kostenschätzung erstellt. Hierbei wurde ermittelt, dass eine Unterführung in Membranbauweise zwar ca. 154.000 € günstiger wäre, als eine Ausführung mit einer Grundwasserwanne aus Beton, jedoch ca. 446.000 € teurer als die plangegenständliche Überführung.

Zusammenfassend ergibt sich, dass bei dem vorliegenden Bau der Bahnbrücke vom Vorhabensträger verschiedene alternative Linienführungen und Bauweisen untersucht wurden. Wie dargestellt, hat sich gezeigt, dass diese Alternativen gegenüber der Planfeststellungslinie Nachteile aufweisen, die den Vorteilen überwiegen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Entscheidung zu Gunsten der Planfeststellungslinie nach den gesetzlichen Planungsvorgaben und dem Gebot der Planrechtfertigung getroffen wurde. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des daraus resultierenden Abwägungsgebots sind im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens auch die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit berücksichtigt.

Wegen der übrigen in der Abwägung zu berücksichtigenden Belange (insbesondere die öffentlichen Belange Immissionsschutz) wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Auch unter diesen Gesichtspunkten ergibt sich keine Vorzugswürdigkeit der anderen Varianten gegenüber der Planfeststellungslinie.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist festzuhalten, dass der Vorhabensträger die Entscheidungsgrundlagen in einem der Größe des Bauvorhabens gerecht werdenden Umfang nachvollziehbar dargelegt hat. Die mit dem Vorhaben verfolgten und in Teil C, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses näher beschriebenen Planungsziele können mit der gewählten Vorzugsvariante erreicht werden, so dass aus Sicht der Planfest-

stellungsbehörde keine Gründe ersichtlich sind, die gegen die gewählte Trasse als Vorzugsvariante sprechen würden.

2.3.3 **Planfestzustellender Ausbauumfang**

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS". 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 festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

2.3.3.1 **Trassierung**

Die Bundesstraße 15 wird gemäß der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N) entsprechend ihrer überregionalen Verbindungsfunktion im Ausbaubereich der Straßenkategorie A II zugeordnet. Als Entwurfsgeschwindigkeit wird entsprechend dieser Netzfunktion $V_e = 80$ km/h zugrunde gelegt. Damit werden die maßgebenden raumordnerischen Zielsetzungen erfüllt und den örtlichen Gegebenheiten sowie verkehrstechnischen Anforderungen Rechnung getragen.

Die nach den einschlägigen technischen Regelwerken vorgegebenen Mindestwerte der Trassierungselemente für die Bundesstraße 15, die Anschlussrampen und die Gemeindeverbindungsstraßen werden eingehalten.

Der gewünschte Streckenanteil von 20 % mit Überholsichtweite kann aufgrund der vorhandenen Sichthindernisse (Waldgebiet am Rand der Trasse am Bauanfang, Kuppe am Bauende) nicht erreicht werden.

2.3.3.2 **Querschnitte und Befestigungen**

Gemäß der RAS-Q 96 wurde für den vorliegenden Ausbau folgende Regelquerschnitte gewählt.

Im durchgehenden Bereich der B 15:

Fahrbahnbreite	7,50 m
Bankette (Damm) 2 x 1,50 m =	<u>3,00 m</u>
Gesamtbreite: (RQ 10,5)	10,50 m

Der gewählte Regelquerschnitt RQ 10,5 entspricht den Anforderungen an die Streckencharakteristik sowie den zu erwartenden Verkehrsstärken (nach Bild 5 RAS-Q für Verkehrsstärken bis $DTV = 20000 \text{ Kfz}/24 \text{ h}$ und max. $DTV_{(SV)} 900 \text{ Fz} / 24 \text{ h}$).

Öffentliche Feld- und Waldwege:

Fahrbahnbreite	3,00 m
Bankette 2 x 0,50 m =	<u>1,00 m</u>
Gesamtbreite: (RQ 7,5)	4,00 m

Befestigung der Verkehrsflächen

Die Befestigung der Verkehrsflächen erfolgt in Asphaltbauweise. Nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12) ergibt sich die Dimensionierung des Fahrbahnoberbaus nach der jeweiligen Schwerverkehrsbelastung. Auf Teil A, Ziffer 3.6.1 wird ergänzend verwiesen.

Die öffentlichen Feld- und Waldwege erhalten einen Aufbau entsprechend Arbeitsblatt DWA-A 904 für eine mittlere Beanspruchung, mit Deckschicht ohne Bindemittel.

2.3.3.3 Kreuzungen und Einmündungen, Geh- und Radweg sowie Änderungen im Wegenetz

Die Einmündung der Kreisstraße R 10 bei Bau-km 1+444 muss den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Der Knotenpunkt wird als plangleicher Anschluss gemäß RAS-K-1 ausgebildet. Die Einmündung erhält gemäß Tabelle 7 RAS-K-1 bei einer mittleren stündlichen Verkehrsstärke von ca. 400 Fahrzeugen aus der Richtung aus der abgelenkt wird einen Linksabbiegestreifen mit Verzögerungsspur und geschlossener Einleitung. Die Einmündung erhält einen Fahrbahnteiler in Form eines kleinen Tropfens, um die Wartepflicht im untergeordneten Knotenpunktsarm zu verdeutlichen und den Aufstellbereich für Rechtseinbieger zu begrenzen.

Aufgrund der untergeordneten Verkehrsbedeutung und der sehr geringen Verkehrsstärke wird die Gemeindeverbindungsstraße „Gittinger Weg“ ohne besondere Maßnahmen plangleich wieder bei Bau-km 0+287,50 an die B 15 angebunden. Die Gemeindeverbindungsstraße wird auf einer Länge von 87 m aufgrund der geplanten Steigung und dem verringerten Schmutzeintrag bituminös befestigt.

Die anliegenden Grundstücke werden im Ausbaubereich nicht mehr direkt über die B 15 erschlossen, sondern über öffentliche Feld- und Waldwege angebunden. Daher sind einige Änderungen im Wegenetz notwendig:

- bei Bau-km 0+125 dient ein öffentlicher Feld- und Waldweg der Erschließung der angrenzenden Flurstücke (Fl.-Nrn.: 698/1, 718/1).
- der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 75 Gemarkung Hagelstadt wird über einen parallel auf der Dammschulter geführten Weg bei Bau-km 0+282,50 wieder an die B 15 angebunden.
- die Erschließung der östlich zwischen der Gemeindeverbindungsstraße „Gittinger Weg“ und der Bahnlinie liegenden Flurstücke erfolgt über die Gemeindeverbindungsstraße beziehungsweise einen öffentlichen Feld- und Waldweg, parallel zur B 15 auf der östlichen Dammschulter läuft.
- Die Erschließung der Flurstücke nördlich der Bahnlinie und westlich der B 15 ist über den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 87, Gemarkung Hagelstadt, gesichert. Um eine Umfahrung zu ermöglichen und den steilen Abschnitt bei o.g. ÖFW nicht in Anspruch nehmen zu müssen, ist eine Wiederherstellung der Anbindung der beiden öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.-Nr. 104 und 86, Gemarkung Hagelstadt, bei Bau-km 0+730 vorgesehen.
- Für die Erschließung der Grundstücke nördlich der Bahnquerung und östlich der B 15 ist neben dem neu zu erstellenden öffentlichen Feld- und Waldweg bei Bau-km 1+075 der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg bei Bau-km 1+305 (Fl.-Nr.:95/1, Gemarkung Hagelstadt) parallel zur Bahnlinie bis zum Flurstück 47/5 zu verlängern. Dazu ist der bisherige Privatweg Fl.-Nr.47/27 in den einen öffentlichen Feld- und Waldweg zu übernehmen.

2.3.3.4 **Gestaltung der Böschungen**

Die Ausbildung der Dammböschung bzw. der Einschnittsböschung erfolgt über eine Neigung im Verhältnis von 1:1,5 mit Ausrundung nach RAS-Q 96 Bild 2.

2.3.3.5 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der Ausbaumaßnahme kommt folgendes Bauwerk zur Ausführung:

Bauwerk 0/2 – Straßenüberführung der B 15 über die DB-Strecke Landshut - Regensburg bei Bau-km 0 + 589,682 (Bahn-km 120+076,499)

Lichte Weite zw. Widerlagern (senkrecht) $\geq 11,50$ m

Lichte Höhe $\geq 5,90$ m

Kreuzungswinkel $80,042^{\text{gon}}$

Breite zwischen den Geländern = 11,60 m.

Die bestehende Bahnüberführung über die B 15 bei Bahn-km 120+129,100 wird abgebrochen.

2.3.3.6 Erdarbeiten / Entwässerung

Erdarbeiten

Die geplante Straßentrasse verläuft im überwiegenden Bereich in Damm- bzw. Geländegleichlage. Die max. Dammhöhen betragen etwa 11,5 m und die max. Einschnittstiefen rd. 4,5 m. Es ergibt sich ein Massendefizit von rund 60.000 m³, welches zugeliefert werden muss. Wegen der gegebenen Zwangspunkte ist eine ausgeglichene Massenbilanz nicht zu erreichen.

Baugrund

Auf der Basis des Vorentwurfs wurde vom Ingenieurbüro Braband ein geotechnisches Gutachten für die Straßentrasse anhand der Baugrunderkundung mit 13 Kernbohrungen der Firma Dr. Stadtbäumer erstellt.

Nach den Ergebnissen der durchgeführten Baugrunduntersuchungen stehen in Oberflächennähe zunächst meist weiche bis steife Tone/Schluffe und bereichsweise künstliche Auffüllungen (Schicht 1) an. Die Böden der Schicht 1 reichen bis zu einer Tiefenlage von 3,2 m bis max. 11,3 m. Darunter gehen die Tone/Schluffe in den steif-halbfesten bis festen Zustand über (Schicht 2). Die steif-halbfesten bis festen Tone/Schluffe reichen bis zu einer Tiefenlage von 9,0 m bis max. 15,8 m. Darunter

wurden bis zur jeweiligen Erkundungsendtiefe meist, überwiegend dicht gelagerte, Feinsande angetroffen.

Nach den Ergebnissen der durchgeführten Baugrunduntersuchungen befindet sich der freie Grundwasserspiegel unterhalb der geplanten Straßengradiente, auch in den Einschnittsbereichen

Straßenentwässerung

Die Entwässerung erfolgt über die Versickerung an den Dammschultern bzw. Sammlung über Mulden, Gräben und Rohrleitungen, Reinigung und dosierte Abgabe über Regenrückhalteräume in den Langenerlinger Bach.

Die Entwässerung wurde nach dem DWA-Regelwerk Merkblatt M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ (Stand 08/2007), den DWA-Regelwerken A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ (Stand 04/2006) und A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ (Stand 04/2005), sowie den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-EW 2005) entworfen, bemessen und mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Regensburg im Rahmen des Vorentwurfes vorabgestimmt.

Die Entwässerung erfolgt in der Regel über die Bankette und Böschungen. Im Einschnitt und falls erforderlich am Dammfuß (Niederschlagswasser von den Außengebieten) werden Mulden mit einer Breite von bis zu 2,00 m angeordnet. Das in Mulden und Rohrleitungen gesammelte Oberflächenwasser wird zu den neuen Regenrückhaltebecken geleitet.

Folgende Regenrückhaltebecken sind hierfür vorgesehen:

Regenrückhalteraum I:

Maßgebend für den Regenrückhalteraum I sind die Einzugsgebiete G4 und G5 (siehe Unterlage 13 „Lageplan Einzugsgebiete“). Hierfür wird ein Rückhaltevolumen von rund 220 m³ vorgesehen, welches bei einem 5-jährigen Regenereignis erforderlich wird. Das Regenrückhaltebecken wird als Erdbecken ohne Dauerwasserspiegel mit einer Böschungsneigung von 1:2, bei einer max. Einstauhöhe von 1,20 m, das Absetzbecken als Erdbecken mit einer Beckenoberfläche von 170 m² ausgeführt. Die Einleitung erfolgt in den Langenerlinger Bach.

Regenrückhalteraum II:

Maßgebend für den Regenrückhalteraum II ist das Einzugsgebiet G10 (siehe Unterlage 13 „Lageplan Einzugsgebiete“). Hierfür wird bei einem 5-jährigen Regenereignis ein Rückhaltevolumen von rund 710 m³ erforderlich. Das Regenrückhaltebecken wird als Erdbecken mit einem Dauerwasserspiegel von 1,20 m bis 1,50 m und einer Böschungsneigung von 1:2 ausgeführt, bei einer max. Einstauhöhe von 1,50 m. Der Absetzbereich ist im Erdbecken integriert. Dessen Böschungsneigung wird im Verhältnis 1:1,5 erstellt und besitzt eine Oberfläche von 165 m². Die Einleitung erfolgt über einen neu herzustellende Graben im Bereich der rückzubauenden Verrohrung DN 200 in einen bestehenden Graben am Bahndamm der im weiteren Verlauf in den Langenerlinger Bach führt.

Regenrückhalteraum III:

Maßgebend für den Regenrückhalteraum III ist das Einzugsgebiet G11 (siehe Unterlage 13 „Lageplan Einzugsgebiete“), das neben der Entwässerung eines Teilbereichs der B 15 hauptsächlich auch einen Bereich der Kreisstraße R 10 erfasst. Hierfür wird ein Rückhaltevolumen von rund 310 m³ bei einem 5-jährigen Regenereignis erforderlich. Dem Regenrückhalteraum III ist eine verbreiterte Mulde an der B 15 von Bau-km 1+270 bis Bau-km 1+430 vorgeschaltet. Bei einer Breite von 3,00 m und einer maximalen Tiefe von 0,40 m weist diese Mulde, bei in regelmäßigen Abständen angeordneten Querschlägen eine max. Einstauhöhe von bis zu 0,25 m auf. Die Notentlastung erfolgt über Muldeneinlaufschächte und Rohrleitungen in den Regenrückhalteraum III. Aufgrund der geringen Durchlässigkeit des Untergrundes wird hier jedoch nur eine geringe Sickerleistung erbracht. Für die Dimensionierung des Beckens III ist die Sickerleistung bereits in den Abflußbeiwerten der Flächen enthalten und wird deshalb nicht nochmals in Ansatz gebracht. Das Regenrückhaltebecken wird als Erdbecken mit einem Dauerwasserspiegel von 1,20 m und einer Böschungsneigung von 1:1,5 ausgeführt, bei einer max. Einstauhöhe von 1,05 m. Die Einleitung erfolgt nicht wie im Bestand in den vorhandenen Mischwasserkanal der Gemeinde Hagelstadt sondern über eine neue Leitung (Länge rund 185 m), die in die bestehende Verrohrung des Langenerlinger Bach mündet.

Da die Einleitstellen für das Becken I und II einen Abstand von weniger als 1000 m aufweisen wurde der Gesamtdrosselabfluß auf $Q_{Dr,max} = 33$ l/s begrenzt.

Auf die Planfeststellungsunterlagen (Planordner: Unterlage 1 und 13) wird verwiesen.

Drainagen

Vorhandene Drainagen werden erforderlichenfalls verlegt und wieder funktionsfähig angeschlossen (vgl. Teil A. Ziffer 3.7.8).

2.3.4 **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 Verkehrsgerausche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die geänderte Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

2.3.4.1 **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 Verkehrsgerausche 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 II. BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter 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 vom 13. Mai 2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

Wenn bzw. soweit 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 Satz 3 BayVwVfG).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.

Das Untersuchungsgebiet ist ausgeprägt hügelig und liegt vollständig im Einzugsgebiet des Langenerlinger Baches. Die Verkehrsstrassen der Bahnlinie und der B 15 haben die Geomorphologie stellenweise stark verändert. Der höchste Punkt im Gebiet liegt auf der Kuppe am Schotterweg nach Gailsbach mit einer Höhe von 393 m üNN und ist zugleich ein Aussichtspunkt. Tiefster Punkt ist im Tal des Langenerlinger Baches bei Hagelstadt mit einer Höhe von ca. 365 m üNN.

Von der Bevölkerung wird daher vorgetragen, dass aufgrund des bewegten Geländes der Schall der B 15 in Richtung Baugebiet Gailsbacher Holz Erweiterung reflektiert wird. Zusätzlich würde der Wald und die allgemeine Geländeform aus Richtung Grüntal / Höhenberg (sich verengendes ansteigendes Tal) den Schall reflektieren. Dies wirke im Zusammenspiel wie ein Trichter, der den Schall aus südwestlicher Richtung in Richtung Gailsbacher Holz aber auch anderen nach West bzw. Südwest geneigten höher liegenden Objekten im Bereich des sich nach Norden öffnenden Tales verbreitet. Die Bevölkerung befürchte zudem, dass der neue Straßendamm der Bundesstraße zusätzlich den Bahnlärm reflektieren würde.

Die Berechnung der Geräuschmissionen erfolgt gemäß 16. BImSchV für Straßenverkehrsgeräusche nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90“. Es kommt das schalltechnische Berechnungsprogramm Cadna/A zum Einsatz. Die Koordinaten aller schalltechnisch relevanten Elemente wurden dabei dreidimensional

in das Berechnungsprogramm eingegeben. Dies sind z. B. Straßen in Lage und Höhe, bestehende Gebäude, vorhandenes Gelände, Immissionsorte. Bei der Ausbreitungsrechnung werden die Pegelminderungen durch Abstandsvergrößerung und Luftabsorption, Boden- und Meteorologiedämpfung und Abschirmung berücksichtigt. Die Pegelzunahme durch Reflexion an den vorhandenen Gebäuden wird gemäß RLS-90 ebenfalls berücksichtigt.

In den Unterlagen 11.1a (Ergebnistabelle) i.V.m. Unterlage 11.2 (Lageplan der Immissionsorte) sind die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für den Prognosenullfall und den Planungsfall für das Prognosejahr 2025 enthalten. Im Vergleich zum Prognosenullfall (Einschnittslage sowie Geschwindigkeit 100 / 80 km/h) treten rechnerisch an allen Gebäuden (Ausnahme: Anwesen Landshuter Str. 10 und 12) durch die Ausbaumaßnahme geringfügige schalltechnische Verbesserungen auf (bis zu -3,2 dB(A)). Dieser Prognosenullfall mit den angenommenen Geschwindigkeiten 100 / 80 km/h ist vergleichbar mit den geforderten Varianten einer Unterführung der Bundesstraße unter der Bahn.

Eine Erhöhung der schalltechnischen Immissionspegel durch die plangegegenständliche Überführung der Bundesstraße über die Bahn ist daher nicht erkennbar.

Im Bereich Landshuter Str./Plammerbergstraße/Höllfeldstraße/Westerfelstraße wird die Trassierung der Bundesstraße 15 nicht verändert. Die geringfügigen schalltechnischen Verschlechterungen bei den Anwesen Landshuter Str. 10 und 12 (bis zu +0,3 dB(A)) sind lediglich bedingt durch die Angleichung des Ausbaus an den Bestand (Rechnungsrundungen bzw. geringfügige Achsverschiebung im cm-Bereich).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange widerspricht die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße daher nicht den Anforderungen des § 50 BImSchG.

Trassenverschiebungen zur weiteren Optimierung der Lärmvermeidung im Bereich schutzbedürftiger Gebiete sind unter Berücksichtigung aller Belange weder erforderlich noch möglich.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen 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 ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Eine Ermittlung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels könnte dann für geboten sein, wenn wegen der vorliegenden Planung insgesamt eine Lärmbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (Urteile vom 21. März 1996 a.a.O. S. 9 und vom 9. November 2006 - BVerwG 4 A 2001.06 - BVerwGE 127, 95 Rn. 122). Wegen der gegenständlichen Planungen ist jedoch keine Erhöhung der Lärmbelastung zu erwarten. Eine mögliche Erhöhung der Lärmbelastung ist ausschließlich durch die Aufhebung der derzeitigen Geschwindigkeitsbeschränkung der Bahnlinie „Landshut – Regensburg“ von 80 km/h durch die Bahn zu erwarten. Die Aufhebung ist jedoch nicht direkt bedingt durch die gegenständliche Maßnahme, sondern durch die Beseitigung eines vorhandenen Mangels (Bauwerksbeschädigung). Dieser könnte auch ohne Neutrassierung der Bundesstraße und Bau der Überführung behoben werden und würde zu einer Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung führen, ohne dass Lärmschutzmaßnahmen begründet wären.

Der Beurteilungspegel bezieht sich somit ausschließlich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21. März 1996, NVwZ 1996, 1003).

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 einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)

- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 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 Abs. 1 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.3.4.1.3 **Berechnungsgrundlagen**

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose auf der Bundesstraße 15. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Wie unter Teil C. Ziffern 2.2.3.4.1 ausgeführt, wurde für das Prognosejahr 2025 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 6.100 Kfz / 24 h (Schwerverkehr: 862 Fz/24h) ermittelt. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Der Lkw-Anteil (> 2,8 to) wird auf der Bundesstraße 15 mit 20% am Tag und in der Nacht angesetzt. Die Geschwindigkeiten wurden mit 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt.

Der neue Fahrbahnbelag wird aus einem lärmindernden Belag hergestellt (vgl. Auflage unter Teil A. Ziffer 3.6.1), für den nach der RLS-90 ein Korrekturfaktor (D_{StrO}) in Höhe von -2,0 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 in Ansatz gebracht werden kann. Dies ist im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt worden. Der in der Auflage unter Teil A. Ziffer 3.6.1 genannte DSH-V (Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung) wurde nicht in Ansatz gebracht, da dieser Belag nicht in der genannten Tabelle 4 der RLS-90 aufgeführt ist.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21. März 1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen 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).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

2.3.4.1.4 **Ergebnis**

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere 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 wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) 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 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV).
- Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen

Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten (§ 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV).

Der plangegegenständlich geplante Ausbau der Bundesstraße 15 stellt einen erheblichen baulichen Eingriff gemäß Ziffer 10.1 Abs. 2 VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) dar. Es sind daher die vorstehend genannten Voraussetzungen zu überprüfen.

Die lärmtechnische Überprüfung wurde für 51 Gebäude auf der Grundlage der technischen Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) unter Anwendung des EDV-Programms „cadna“ durchgeführt. Diese Gebäude sind für die Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen maßgebend und repräsentativ.

Eine Erhöhung des Mittelungspegels um 3 dB(A) tritt maßnahmenbedingt bei keinem einzigen Anwesen auf.

Bei zwei Anwesen (Landshuter Straße 10 und 12) erhöhen sich die Mittelungspegel geringfügig um max. 0,3 dB(A). Lärmpegel größer 70/60 dB(A) ergeben sich jedoch nur am Wohngebäude Landshuter Straße 12.

Die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV sind demnach ausschließlich für das Anwesen Landshuter Straße 12 gegeben. Die Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge sind hier einzuhalten, wodurch ein grundsätzlicher Anspruch der Eigentümer auf Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV besteht.

Aufgrund der Betroffenheit des einzelnen Gebäudes stehen die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (z. B. Lärmschutzwand, -wall) außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die Eigentümer des vorstehend genannten Gebäude haben aufgrund der Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte dem Grunde nach gemäß Art 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen („passiver Lärmschutz“).

Bezüglich Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen gilt die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 04. Februar 1997, BGBl 1997 I S. 172, ber. Fassung vom 12. Februar 1997. Schallschutzmaßnahmen

im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkung durch Verkehrslärm mindern, z. B.: Einbau von Lärmschutzfenstern, Nachrüstung vorhandener Fenster, Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer und Kohleöfen). Insoweit ist entsprechend den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97 – vom 2. Juni.1997, VkB1. S. 434 zu verfahren.

Sofern bereits Fenster eingebaut sind bzw. Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden, die den o. g. Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind evtl. trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

Einzelheiten sind zwischen dem Staatlichen Bauamt Regensburg und den Betroffenen zu regeln (vgl. Ziffer 21 VLärmSchR 97).

Dieser Ausgleichsanspruch nach § 42 BImSchG – auf passive Lärmschutzmaßnahmen oder auf Geld – ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (vgl. Auflage unter Teil A. Ziffer 3.6.2). Über die Höhe des Ausgleichsanspruchs wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (§ 42 Abs. 3 BImSchG).

2.3.4.2 **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.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

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 BImSchG).

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie

2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02 – Stand 2005), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Krafftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel – Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden – Pflanze – Tier – Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien (insbesondere Luftqualitätsrichtlinie) und der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

2.3.4.3 **Bodenschutz**

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage ist nach BBodSchG nicht unzulässig.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit prognostizierten rund 6.100 Fahrzeugen täglich belasteten Bundesstraße 15 werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten.

Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend im Hinblick auf die Schadstoffbelastung (Ziffer 2.4.4.2) genannten Ergebnisse gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 6.100 Fahrzeugen / Tag und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und Belastungen durch die Bauarbeiten sowie durch die Herstellung und Unterhaltung der Straßenbestandteile erfolgen, sind diese unvermeidbar. Schädliche Bodenveränderungen i. S. des § 2 Abs. 3 BBodSchG, die zu einer Vorsorgepflicht i. S. des § 7 BBodSchG führen, sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung des öffentlichen Interesses an der vorliegenden Straßenbaumaßnahme

mit der eher geringen Gefahr einer schädlichen Bodenveränderung überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens. Im Übrigen steht die Vermeidungs- und Verminderungspflicht des § 7 Satz 3 BBodSchG von vornherein unter der Beschränkung des Verhältnismäßigkeitsvorbehalts.

2.3.5 **Naturschutz- und Landschaftspflege**

Die durch die Baumaßnahme verursachten Einwirkungen auf Natur und Landschaft sind in der landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplanung behandelt (Unterlage 12.2). Sie sind dort lagemäßig erfasst und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1) beschrieben.

2.3.5.1 **Verbote**

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.1

2.3.5.1.1 **Schutzgebiete / geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz**

Europäisches ökologisches Netz „Natura 2000“ (§ 32 BNatSchG bzw. Art. 20 BayNatSchG)

Schutzgebiete laut §§ 23 bis 29 BNatSchG bzw. Art. 13 bis 17 BayNatSchG

Im Untersuchungsgebiet liegen weder Natura 2000-Gebiete (FFH- oder SPA-Gebiete), noch Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmäler oder Geschützte Landschaftsbestandteile.

Flächen nach §§ 30 und 39 BNatSchG bzw. Art. 16 und 23 BayNatSchG

Gesetzlich geschützte Biotopie gemäß § 30 (2) BNatSchG und Art. 23 (1) BayNatSchG sowie bestimmte Landschaftsbestandteile gemäß Art. 16 (1) BayNatSchG wurden für das gesamte Plangebiet im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung erhoben. Auf die Planfeststellungsunterlage 12.1 (Anhang: Beschreibung und Bewertung der Landschaftselemente) sowie den Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2) wird verwiesen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotopie (vgl. Planfeststellungsunterlage 12.1 und 12.2) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit (vgl. § 15 Abs. 2

Satz 2 BNatSchG) und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen (§ 23 Abs. 3 BayNatSchG) zu. Ein besonderer Ausspruch ist nach Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG bzw. Art. 23 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG entbehrlich. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und –gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen im Rahmen der mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbundenen Auflagen beeinträchtigt werden. Rodungsarbeiten dürfen nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen (vgl. Auflage Teil A. Ziffer 3.5.2). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat den Ausnahmen zugestimmt.

Ungeachtet dessen ergäbe zudem eine Abwägung, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind jedenfalls so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde selbst einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotopere rechtfertigen, so dass auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG vorliegen.

2.3.5.1.2 **Besonderer und strenger Artenschutz**

2.3.5.1.2.1 **Zugriffsverbote**

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

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. 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.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG zulässige (siehe insoweit Teil C, Ziffer 2.3.5.3) Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

2.3.5.1.2.2 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).

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen unter Teil C, Ziffer 2.3.5.3.2 verwiesen.

Die Vorgehensweise der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, richtet sich fachlich-inhaltlich nach den "Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)", die mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführt wurden.

Nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.7.2011 Az. 9A 12.10 ist der Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL, der unter „absichtlichen Tötungen“ auch die Fälle des billigen Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18. Mai 2006 RS. C-221/04), berücksichtigt.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31). Da das BNatSchG die europarechtlichen Vorgaben jetzt vollständig umsetzt, werden die gemeinschaftsrechtlichen Verbote nicht mehr getrennt angesprochen. Sie werden aber bei der Interpretation der §§ 44 und 45 BNatSchG berücksichtigt.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen im Rahmen der Planauslegung Stellung nehmen. Beanstandungen sind insoweit nicht eingegangen.

2.3.5.1.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Die Vermeidung und Minimierung möglicher Auswirkungen des Bauvorhabens sind im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planfeststellungsunterlage 12.1) im Abschnitt „4.2 Konfliktminimierung“ dargelegt. Folgende Vorkehrungen zur Vermeidung werden durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflan-

zenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von europäischen Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutzrichtlinie zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung dieser Vorkehrungen:

- (1) Baufeldräumung sowie Durchführung von Baumfällarbeiten und Gehölzrodungen auch im Waldbereich im Zeitraum von 1. Oktober bis 28. Februar und damit außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten der Brutvögel.
- (2) Auf die ursprünglich geplante Beseitigung der Biotope Ö 6 (B 78.3) und Ö 8 durch Rückbau, Abtrag oder Auffüllung bestehender Straßenbegleitflächen wird verzichtet. Dadurch bleiben etwa 2.000 m² Biotopfläche erhalten. Es handelt sich um sämtliche Gehölzbestände im Umfeld der bestehenden Unterführung. Auch die große Brachfläche nördlich der Unterführung und die naturbetonten Strukturen südlich der Unterführung bleiben damit erhalten.

Maßnahmen zur Vermeidung:

- geeignete **Schutzmaßnahmen** i.d.R. Schutzzaun im engeren Baustellenumfeld zur Vermeidung von Schädigungen angrenzender schutzwürdiger Lebensräume: Biotope Nr. Ö 5, Ö 6, Ö 7, Ö 8, Ö 11, Ö 12 und B 78.2 und 4 (**S 1**).
- **keine Inanspruchnahme** der Flächen schutzwürdiger Lebensräume für Arbeitsstreifen, seitliche Ablagerungen, Lagerflächen, Baustelleneinrichtung u.ä.; schonende Bauausführung und geeignete Schutzmaßnahmen, i.d.R. Schutzzaun während der Bauzeit zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Flächen (**S 2**).
- **Im Waldgebiet am Bauanfang:** Vorpflanzung des künftigen Waldrandes mit standortgerechten Laubgehölzarten zum Aufbau eines neuen, strukturreichen und stabilen Waldmantels entlang des durch das Bauvorhaben geöffneten Bestandes; Durchführung bei Bedarf und in Abstimmung mit dem Besitzer. Schonende Bauausführung und geeignete Schutzmaßnahmen, ggf. Schutzzaun während der Bauzeit zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der angrenzenden Waldrandzone; keine vorübergehende Inanspruchnahme z.B. für Ablagerungen, Baustelleneinrichtungsflächen o.ä. (**S 3**).

Bei der Beurteilung möglicher Verbotstatbestände in Bezug auf Zauneidechse und Schlingnatter ist zu berücksichtigen, dass durch Belassen großer Teile der bestehenden Böschungen im Bereich der Bahnbrücke eine nachteilige Beeinflussung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen beider Arten vermieden wird. Außerdem

wird die Gestaltung der neu entstehenden großflächigen Böschungen im Bereich der geplanten Überführung über die Bahnlinie sowie die nördlich der Bahnlinie liegenden Rückbauflächen auf die Ansprüche dieser Arten ausgelegt.

Darüber hinaus wirken sich auch die im LBP vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen günstig auf die hier zu betrachtenden Arten aus:

- (1) Der Wirtschaftsweg, der bei Bau-km 0+320 ostwärts in den Wald führt, wurde vom Waldrand abgerückt, um die alten Eichen am bestehenden Wegrand zu erhalten.
- (2) Bei Bau-km 0+300 wurde der Durchlass für den Langenerlinger Bach von DN 700 auf DN 1000 vergrößert.
- (3) Im Umfeld der bestehenden Straßenunterführung führt der Langenerlinger Bach kein Wasser. Es wird vermutet, dass die Entwässerungseinrichtungen der bestehenden Straßenunterführung den Grundwasserhaushalt verändern (vermutlich Durchstoßen der wasserführenden Schichten durch Versickerungseinrichtungen) und dadurch dem Bach das Wasser „abgraben“. Im Zuge des Rückbaus der bestehenden Straßenunterführung werden vorhandene Entwässerungs- oder Versickerungseinrichtungen durch Lehmschlag abgedichtet. Nach Dichtmachen der Entwässerungseinrichtungen wird der Langenerlinger Bach höchstwahrscheinlich wieder Wasser führen, was eine erhebliche Aufwertung des Bachsystems bedeutet.
- (4) Das Straßenwasser wird in bis zu 3 m breiten Sickermulden oder über die Dammböschungen versickert; Sammlung des Wassers in Regenrückhaltebecken bei Bau-km 0+250, Bau-km 1+1025 und am Bau-Ende.
- (5) Schonende Bauausführung zur Verringerung baubedingter Beeinträchtigungen (besonders im Bereich schutzwürdiger Biotop- bzw. empfindlicher Lebensräume) und Verzicht auf die Errichtung von Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich naturschutzfachlich wertvoller Flächen (siehe Schutzmaßnahmen im LBP Unterlage 12.1, Kapitel 5.5).

Es werden keine vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) für notwendig erachtet.

2.3.5.1.2.4 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG / Art. 12 FFH-RL / Art. 5 V-RL

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008, Az 9 A 14/07 – juris Rn. 91).

Da es sich im vorliegenden Fall lediglich um einen Straßenausbau mit geringfügiger Verlagerung des Verkehrsstroms handelt, kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden; auch eine denkbare geringfügige Risikozunahme im Bereich dammgeführter Streckenabschnitte (evtl. bei zu geringer Überflughöhe querender Fledermäuse und Vögel) kann als nachrangig erachtet werden. Hinzu kommt, dass durch den Bau der Bundesstraße 15 neu der hier behandelte Streckenabschnitt langfristig ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweisen wird. Vor diesem Hintergrund wurde auf eine gesonderte Prüfung des Verbotstatbestands der Tötung verzichtet.

Im Hinblick auf § 44 Abs. 5 BNatSchG hat die artenschutzfachliche Untersuchung (Unterlage 12.4) ergeben, dass durch das geplante Bauvorhaben bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (vormals § 42 Abs. 1 Nr. 1) erfüllt werden.

Lediglich im Zuge der Baufeldfreimachung und des Baubetriebs kann es jedoch bei der Zauneidechse und der Schlingnatter zu deren Tötung, Verletzung oder Beschädigung kommen. Trotz regelmäßig geplanter und durchgeführter Schutzmaßnahmen kann dies ggf. bei diesen Arten nicht vollständig und mit letzter Sicherheit vermieden werden.

Für die Zauneidechse und die Schlingnatter kann ein individuenbezogenes signifikant erhöhtes Tötungsrisiko durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr im Vergleich zum bisherigen Zustand ausgeschlossen werden, da sich der Verlauf der Straße und das Verkehrsaufkommen baubedingt nicht so wesentlich verändert, dass neue Gefährdungssituationen entstehen bzw. das allgemeine Lebensrisiko der Art erhöht wird. Zudem werden im Zuge der Minimierung große Teile der bestehenden Böschungen im Bereich der Bahnbrücke belassen (siehe Flächen mit Schutzmaßnahme S 2 im Maßnahmenplan des LBP) und nicht rückgebaut.

Eine Tötung von einzelnen Tieren oder deren Entwicklungsstadien während der Bauphase kann im Sinne einer "worst case"-Betrachtung jedoch nicht ausgeschlossen werden, da vorsorglich ein Vorkommen der Zauneidechse und der Schlingnatter – insbesondere am Böschungsbereich entlang der Bahnlinie und der magere Altgrasflur nahe dem Bau-Ende - unterstellt werden muss. Zeitliche Einschränkungen der Baumaßnahme würden hier zu keiner wirksamen Vermeidung führen, da sich einzelne Exemplare der Zauneidechse oder deren Entwicklungsstadien (Eier) zu allen Zeiten im Baufeld befinden können (Sommerlebensräume, Überwinterungsquartiere). Ein erfolgreiches Absammeln sämtlicher Tiere und/oder Eier ist angesichts der zahlreichen Versteckmöglichkeiten nicht möglich, so dass immer mit baubedingten Individuenverlusten zu rechnen sein wird. Aus diesem Grunde wird vorsorglich von der Erfüllung des Verbotstatbestands der individuellen Tötung ausgegangen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG / Art. 5 V-RL / Art. 12 FFH-RL

Im Untersuchungsgebiet wurden streng geschützte Tierarten bzw. europäische Vogelarten nachgewiesen bzw. können potenziell vorkommen. Für folgende Arten sind Störungen durch das Vorhaben während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeit nicht auszuschließen:

Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie:

- Braunes Langohr
- Mückenfledermaus
- Graues Langohr
- Großes Mausohr
- Schlingnatter
- Zauneidechse
- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling
- Nachtkerzenschwärmer

Europäische Vogelarten:

Alle prüfrelevanten Vogelarten gemäß Art. 1 der VS-RL, die im Plangebiet nachgewiesen, erwartet oder nicht ausgeschlossen werden können, werden nachfolgend aufgrund ihrer möglichen Betroffenheit zu folgenden Gruppen (ökologische Gilden) zusammengefasst:

Vögel der Feldflur

- Feldlerche,
- Kiebitz,
- Wachtel,
- Rebhuhn,
- Schafstelze;

Vögel der Gehölzstrukturen

- Bluthänfling,
- Feldsperling
- Gartenrotschwanz,
- Goldammer,
- Grünspecht,
- Klappergrasmücke,
- Kleinspecht;

Vögel der Wälder und Waldränder

- Baumpieper,
- Grauspecht,
- Hohltaube,
- Pirol,
- Schwarzspecht;

Vögel mit Vorkommen in verschiedenen Lebensraumtypen

- Baumfalke,
- Habicht,
- Kuckuck,
- Schleiereule,
- Turteltaube,
- Waldohreule und
- Wespenbussard;

Für die nachgewiesen bzw. potenziell vorkommenden Arten waren mögliche Störungen durch das Vorhaben während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeit zu untersuchen.

Sollten in der Umgebung des Vorhabens Quartiere der Fledermausarten Braunes Langohr sowie Mückenfledermaus vorkommen (evtl. im angrenzenden Wald), so wären baubedingte Störungen denkbar, jedoch ist das Vorhaben (lediglich Ausbau der bestehenden Straße mit entsprechenden Vorbelastungen) nicht geeignet, den Erhaltungszustand der lokalen Populationen dieser Arten nachteilig zu beeinflussen. Baubedingte Störungen sind für die Fledermausarten Graues Langohr sowie Großes Mausohr aufgrund der großen Entfernung zu Siedlungsbereichen oder Gebäuden auszuschließen.

Von bau- und betriebsbedingten Störungen ist auf den umliegenden Flächen, die als Lebensräume für die Schlingnatter, die Zauneidechse, den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling sowie den Nachtkerzenschwärmer in Frage kommen, durchaus auszugehen. Allerdings dürften diese nur unwesentlich über die bestehenden (betriebsbedingten) Vorbelastungen hinausgehen. Daher ist nicht mit Störungen zu rechnen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population dieser Arten führen könnten.

Die mit dem Vorhaben verbundenen bau- und betriebsbedingten Störungen können sich nachteilig für die Vogelarten der Feldflur auswirken, indem straßennahe Brutplätze aufgegeben werden. Auch hier sind bei der Beurteilung die Vorbelastungen mit zu berücksichtigen; dennoch ist davon auszugehen, dass die Störfaktoren weiter in die Feldflur hinein verlagert werden. Wichtig ist daher ein Baubeginn vor der Brutzeit, damit im unmittelbaren Umfeld der Neutrassierung keine Bruten begonnen werden, oder ein Baubeginn nach der Brut- und Aufzuchtzeit, damit keine Bruten aufgegeben werden. Unter Einbeziehung der genannten Vorkehrungen kann unterstellt werden, dass die Störungen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen führen.

Im Bereich der Lebensräume, die in nächster Umgebung des geplanten Straßenausbaus liegen, sind bau- und betriebsbedingte Störungen der übrigen Vogelarten denkbar (z.B. Baulärm, visuelle Effekte). Allerdings ist dabei nur in Teilbereichen von einer nennenswerten Erhöhung gegenüber den bereits vorhandenen betriebsbedingten Störungen auszugehen. Im vorliegenden Fall ist demnach zu unterstellen, dass der geplante Straßenausbau nicht geeignet ist, den Verbotstatbestand der erheblichen Störung für diese Vogelarten auszulösen.

Bei den in Unterlage 12.4, Kapitel 4.2 aufgeführten ungefährdeten Vogelarten (weder auf der Roten Liste noch auf der Vorwarnliste), die im Untersuchungsgebiet nachgewiesen sind oder potenziell vorkommen können, ist aufgrund des günstigen Erhaltungszustands die Wirkungsempfindlichkeit so gering, dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgelöst werden können. Auch die hier aufgeführten streng geschützten Arten Mäusebussard, Sperber, Turmfalke und Waldkauz werden nicht beeinträchtigt.

Auch hinsichtlich der Betroffenheit der Vogelarten der Roten Liste bzw. der Vorwarnliste mit ungünstigem Erhaltungszustand

- Mauersegler;
- Mehlschwalbe und
- Rauchschwalbe;

ist festzustellen, dass die Brutplätze dieser drei im Gebiet vorkommenden Vogelarten vorwiegend an bzw. in Gebäuden der Siedlungsbereiche liegen. Der Luftraum der offenen Kulturlandschaft dient diesen „Flugjägern“ als Nahrungsgebiet. Daher ist zu

unterstellen, dass im vorliegenden Fall bezüglich dieser Arten keine Verbotstatbestände ausgelöst werden können.

Die artenschutzrechtliche Untersuchung (Planordner Unterlage 12.4) hat hierbei ergeben, dass durch das geplante Bauvorhaben bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erfüllt werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Begriff der Beschädigung wird im Sinne einer funktionalen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgelegt. Es können daher neben physischen Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. durch die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen.

Es können im Einzelnen auch Überschneidungen mit dem Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auftreten.

Im Zuge einer Geländebegehung konnten keine Quartiere der genannten Fledermausarten im Eingriffsbereich nachgewiesen werden. Von einer vorhabensbedingten Zerstörung von Quartieren der Fledermausarten ist folglich nicht auszugehen. Der Wirtschaftsweg, der bei Bau-km 0+320 ostwärts in den Wald führt, wird vom Waldrand abgerückt, um die alten Eichen am bestehenden Wegrand zu erhalten; somit kann ggf. auch ein Restrisiko für Fledermäuse in Baumhöhlen ausgeschlossen werden.

Mit der Überbauung von bestehenden Straßenböschungen und von Böschungen entlang der Bahnstrecke sowie der Verfüllung der alten Straßenunterführung mit Einschnittsböschungen gehen geeignete Lebensräume für die Schlingnatter sowie für die Zauneidechse verloren. Allerdings werden im Zuge der Minimierung große Teile der bestehenden Böschungen im Bereich der Bahnbrücke belassen (siehe Flächen mit Schutzmaßnahme S 2 im Maßnahmenplan des LBP) und nicht rückgebaut. Außerdem wird die Gestaltung der neu entstehenden großflächigen Böschungen im Bereich der geplanten Überführung über die Bahnlinie sowie der nördlich der Bahnlinie liegenden Rückbauflächen auf die Zielarten Zauneidechse und Schlingnatter ausgerichtet und mit Mager- und Rohbodenstandorten gestaltet. In diesen Bereichen werden zusätzlich Sonnplätze, Versteck- und Eiablagemöglichkeiten durch Sandflächen sowie Sand- und Steinschüttungen geschaffen. Folglich ist davon auszugehen, dass

das Straßenbauvorhaben nicht geeignet ist, die ökologische Funktion der potenziellen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu beeinträchtigen und die lokalen Populationen dieser Arten nachteilig zu beeinflussen. Anzumerken ist, dass auch im Bereich der übrigen geplanten Straßenböschungen in größerem Umfang nährstoffarme Standorte mit Vegetationsstrukturen, die sich als Lebensraum für die Zauneidechse und Schlingnatter eignen, vorgesehen sind.

Im Bereich der Neutrassierung sind kaum geeignete Lebensräume für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling betroffen. Der Langenerlinger Bach und die Uferbereiche sind hier als suboptimal zu betrachten. Im Eingriffsbereich konnte kein Wiesenknopf nachgewiesen werden, daher ist davon auszugehen, dass durch das Vorhaben der Verbotstatbestand der Schädigung nicht ausgelöst wird.

Potenzielle Lebensräume des Nachtkerzenschwärmers mit entsprechenden Vorkommen der Wirtspflanzen sind auf den zur Überbauung vorgesehenen Bereichen nicht in größerem Umfang vorhanden. Es ist allerdings nicht vollkommen auszuschließen, dass vorhabensbedingt potenzielle Lebensräume der Art verloren gehen. Individuenverluste in geringem Umfang sind in diesen Fall nicht gänzlich vermeidbar. Da im Untersuchungsgebiet auch außerhalb des unmittelbaren Eingriffsbereichs potenzielle Lebensräume des Nachtkerzenschwärmers vorhanden sind, kann davon ausgegangen werden, dass geeignete Ausweichlebensräume zur Verfügung stehen. Berücksichtigt man die bei den Reptilienarten genannten Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen sowie den Erhaltungszustand und die zu beobachtenden Ausbreitungstendenzen der Art, ist daher zu konstatieren, dass die Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Die potenziellen Brutplätze und Revierzentren der **Waldvögel** im Lauber Hölzl liegen jenseits der Bahnlinie in einer Entfernung von mehr als 200 m zur B 15 und somit außerhalb des Wirkraums des Bauvorhabens. Auch die Feldgehölze zwischen Neuhof und der Bahnlinie und auf dem Prallhang des Regens sind vom Ausbau der B 15 weder bau- noch anlagebedingt betroffen. Eine Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder von Eiern und Nestlingen ist nicht zu befürchten.

Aufgrund der Überbauung und Durchschneidung der Feldflur im Bereich der Neutrassierung sind potenzielle Lebensräume, insbesondere Fortpflanzungsstätten der Vögel der Feldflur betroffen. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass im Zuge des

Straßenausbaus nur eine Verlegung der Straße stattfindet und die neue Trasse an der weitesten Stelle kaum mehr als 100 m von der bestehenden B 15 entfernt ist, so dass die betroffene Feldflur bereits als vorbelastet zu betrachten ist. Außerdem gibt es nach wie vor großräumige Ausweichmöglichkeiten in der umliegenden Flur (von einer hohen innerartlichen Konkurrenz ist aufgrund der intensiven Landnutzung nicht auszugehen). Trotz der bestehenden Vorbelastungen erfolgt hier die Baufeldräumung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit, um baubedingte Individuenverluste und erfolglose Bruten zu vermeiden. Unter Einbeziehung dieser Vorkehrungen kann unterstellt werden, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und der Verbotstatbestand der Schädigung im vorliegenden Fall nicht erfüllt wird.

Einige bestehende Gehölzstrukturen auf den Straßen- und Bahnbegleitflächen werden im Zuge des Ausbauvorhabens beseitigt. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Vögel der Gehölzstrukturen und der Vögel mit Vorkommen in verschiedenen Lebensraumtypen bau- und anlagebedingt verloren gehen. Allerdings handelt es sich entlang der bestehenden Bundesstraße und der Bahnlinie um Gehölzstrukturen, die in der Beeinträchtigungszone der bestehenden Straße und – in abgeschwächter Form – der Bahnstrecke liegen; daher sind sie für den Großteil der Vogelarten dieser Gruppe suboptimal. Höhlen- und Horstbäume (wiederkehrend genutzte Brutstätten) sind gemäß den Geländeuntersuchungen nicht betroffen. In die Beurteilung ist neben den Vorbelastungen mit einzubeziehen, dass vergleichbare Strukturen im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder neu entstehen.

Am Bau-Anfang sind auf einer Länge von ca. 300 m Waldrandbereiche betroffen, diese sind allerdings aufgrund der Lage unmittelbar an der bestehenden B 15 erheblich vorbelastet. Der Waldrand bzw. der angrenzende Waldbestand wird nur kleinflächig und randlich beeinflusst. Höhlen- und Horstbäume (wiederkehrend genutzte Brutstätten) der Vögel der Wälder und Waldränder und der Vögel mit Vorkommen in verschiedenen Lebensraumtypen sind gemäß den Geländeuntersuchungen nicht betroffen. Der Wirtschaftsweg, der bei Bau-km 0+320 ostwärts in den Wald führt, wird vom Waldrand abgerückt, um die alten Eichen am bestehenden Wegrand zu erhalten; somit kann ggf. auch ein Restrisiko in Bezug auf vorhandene Baumhöhlen ausgeschlossen werden. Folglich kann in Bezug auf die Waldarten unterstellt werden, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt.

Die im Zuge des Straßenbauvorhabens notwendigen Baumfällungen und Gehölzrodungen erfolgen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit, so dass Individuenverluste vermieden werden. Unter Einbeziehung dieser Vorkehrungen ist zu unterstellen, dass mit dem Straßenbauvorhaben keine Verbotstatbestände der Schädigung in Bezug auf diese Vogelartengruppe verbunden sind.

Im Hinblick auf § 44 Abs. 5 BNatSchG hat die artenschutzfachliche Untersuchung (Planfeststellungsunterlage 12.4) damit ergeben, dass bei Einhaltung Konflikt vermeidender Maßnahmen durch das geplante Bauvorhaben bis auf die Zauneidechse und die Schlingnatter bei keiner sonstigen Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie Tatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 erfüllt werden. Wie vorstehend bereits erläutert, wird die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Zum Teil stehen weitere geeignete Nist- und Brutplätze oder Ruhestätten zur Verfügung. Zum Teil sorgen hierfür die vorgesehenen Maßnahmen. Bei diesen so genannten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich nicht um reine Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung, sondern um Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Diese können zum Teil auch auf Ausgleichsflächen erfolgen. Diese Maßnahmen dürfen hier berücksichtigt werden (Leitfaden der EU-Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse, Kap. II.3.4d und BVerwG vom 18.3.2009 Az. 9 A 39.07 - juris Rn. 70).

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Pflanzenarten der besonders geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen im Einwirkungsbereich des Bauvorhabens nicht vor. Alle diese Pflanzenarten können aus Gründen der Verbreitung und fehlender Standorte im Einwirkungsbereich ausgeschlossen werden.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Wie vorstehend bereits erläutert, wird die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Das Bauvorhaben hat daher insgesamt keine nachhaltigen negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population oder im gesamten natürlichen Verbreitungsgebiet der Arten.

Für die Arten, die im Planungsgebiet vorkommen oder potenziell vorkommen können, sind die projektbedingten Wirkfaktoren und Wirkprozesse unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung so gering, dass die ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und Verschlechterungen der Erhaltungszustände der lokalen Population nicht gegeben sind.

Die Prüfung kommt daher zu dem Ergebnis, dass bis auf die Zauneidechse und die Schlingnatter (worst case-Betrachtung) bei keiner sonstigen Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher für die Zauneidechse und die Schlingnatter erforderlich.

2.3.5.1.2.5 Ausnahmeerteilung

Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die oben genannten besonders und streng geschützten Arten nicht ausreichend ausgeschlossen werden kann, ist eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen. Betroffen sind hierbei die Zauneidechse und die Schlingnatter. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen also die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegenstehen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Insofern wird auf Teil C Ziffer 2.2 verwiesen. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Eine Verlegung der Trassenführung, so dass baubedingt eine Tötung oder Verletzung von Schlingnattern und Zauneidechsen gänzlich ausgeschlossen werden könnte, ist im vorliegenden Fall nicht möglich. In jedem Fall werden Flächen und Strukturen, die als Habitate (potenziell) geeignet sind, beeinträchtigt und eine Betroffenheit von Individuen ist nicht zu vermeiden. Auch mit der Durchführung der Bauarbeiten zu bestimmten Jahreszeiten sind Tötungen oder Verletzungen (z.B. von überwinternden Tieren im Winterhalbjahr oder von Eiern bzw. Jungtieren in der Fortpflanzungszeit) nicht zu vermeiden.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es somit nicht. Der bestandsorientierte Ausbau der B 15 südlich Hagelstadt ist hinsichtlich der Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten (Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie, europäische Vogelarten) als die insgesamt günstigste oder zumindest gleichwertige Lösung einzustufen. Eine grundsätzlich andere, sowohl hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft als auch der Verkehrswirksamkeit zufrieden stellende Lösung liegt nicht vor. Planungsalternativen, die die verkehrlichen Ziele des Bauvorhabens ebenfalls in zumutbarer Weise erfüllen könnten, führen zu keiner geringeren Betroffenheit der geschützten Arten.

Es steht daher keine für die betroffene Zauneidechse und die Schlingnatter günstigere bedarfsgerechte bzw. die Funktion erfüllende Trasse oder Ausführungsalternative zur Verfügung. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen. Ein Bestandsausbau mit Überführung der Bahn würde höhere Eingriffe in die dort vermuteten Lebensräume (Einschnittsböschungen der Bundesstraße) von Zauneidechsen hervorrufen und unvermeidbare baubedingte Tötung von Individuen oder deren Entwicklungsformen verursachen.

Bei der Plantrasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Sie umfassen z.B. Maßnahmen zur Gewährleistung der biologischen Durchgängigkeit der Fließgewässer, eine zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten zur Minimierung baubedingter Verluste von Individuen der betroffenen Tierarten und andere Schutzmaßnahmen.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Der Ausbau der B 15 südlich Hagelstadt beeinträchtigt in der Bauzeit die potenzielle lokale Population der Art. Die Populationen der Zauneidechse und der Schlingnatter bleiben jedoch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in ihrem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Dies reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-342/05 aus. Unter außergewöhnlichen Umständen sind Ausnahmen sogar bei derzeit ungünstigem Erhaltungszustand möglich (BVerwG vom 1.4.2009, NuR 2009, 414).

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchstabe i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Unter Population kann man eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art verstehen (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG). Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte „günstige“ Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern. Mit Hilfe der vorgesehenen Maßnahmen und wegen der Häufigkeit und Flexibilität der betroffenen Arten wird es nicht zu einer erheblichen Verschlechterung kommen, d.h. die jeweilige Art wird langfristig ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes bleiben. Es ist auch eine ausreichende Zahl von Populationen der jeweiligen Art vorhanden. Auf die Zielsetzungen der V-RL wird sich das Vorhaben ebenfalls nicht erheblich auswirken.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlage 12.4 Bezug genommen.

Für die Zauneidechse und die Schlingnatter wird daher (vorsorglich) eine Ausnahme erteilt.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele 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 der Planmappe, Unterlage 12.1 und 12.2 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. 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 im Textteil der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Beschreibung des Eingriffs

Durch den Ausbau der Bundesstraße 15 auf einer Länge von 1,584 km ergeben sich folgende Eingriffe (stichpunktartig):

- Neutrassierung auf einer Länge von ca. 960 m
- Trassierung auf der vorhandenen Trasse auf einer Länge von ca. 620 m
- 2-spuriger Ausbau mit einer Fahrbahnbreite von 8,00 m

- im Bereich des Anschlusses der Kreisstraße R 10 bei Hagelstadt Fahrbahnverbreiterung für Abbiegespur
- Bankett-Breite: 1,5 m
- Versickerung des Straßenwassers in 2 bis 3 m breiten Sickermulden oder über die Dammböschungen; bei Bau-km 0+250, Bau-km 1+1025 und am Bau-Ende Sammlung des Wassers in Regenrückhaltebecken
- Neubau von begleitenden Wirtschaftswegen auf einer Länge von insgesamt ca. 1.370 m (Breite 3,0 m, Bankettbreite 0,5 m)
- Verlegung des Langenerlinger Baches auf einer Länge von über 300 m
- dammgeführte Streckenabschnitte auf ca. 550 m Länge
- Einschnittstrecken auf ca. 620 m Länge
- im Bereich der Eisenbahnquerung werden Dammhöhen von über 11 m erreicht
- Abgrabungen in Bereichen enger Innenkurven zur Gewährleistung der Haltesichtweiten (Bau-km 0+700 bis 1+000 und Bau-km 1+160 bis 1+430)
- teilweiser Rückbau der alten Trasse B 15:
 - nördlich der Bahnlinie vollständiger Rückbau der bestehenden Trasse zwischen Bau-km 0+765 und 0+960; diese Flächen werden rekultiviert
 - südlich der Bahnlinie vollständiger Rückbau der bestehenden Trasse
 - restliche Flächen werden entsiegelt oder verschmälert und als Wirtschaftsweg genutzt
- 1 höhengleicher Kreuzungspunkt: Anschluss der Kreisstraße R 10 am Bau-Ende bei Hagelstadt
- Durchlass (DN 1000) für den Langenerlinger Bach bei Bau-km 0+260, Länge 14,5 m
- Durchlass (DN 1000) für den Langenerlinger Bach bei Bau-km 0+300, Länge 28 m
- Durchlass (DN 800) westlichen Zulauf zum Langenerlinger Bach bei Bau-km 0+535, Länge 75 m
- Durchlass (DN 800) für Wasser der bahn- und straßenbegleitenden Gräben Bau-km 0+570 unter der Bahntrasse hindurch, Länge 23 m

- Brücke (Überführung der B 15 über Bahnlinie München – Regensburg): lichte Weite 11,50 m; lichte Höhe 5,90 m

Außerdem erfolgt eine vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen auf ca. 5 m breiten Streifen beiderseits des Baukörpers als Arbeitsbereich und für die Ablagerung von Oberboden – allerdings nicht im Bereich naturschutzfachlich wertvoller Vegetationsbestände

2.3.5.3 **Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)**

2.3.5.3.1 **Eingriffsregelung**

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 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. 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 BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18. März 2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

2.3.5.3.2 **Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30. Oktober 1992, NVwZ 1993, 565) stellt 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. 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 BNatSchG 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 sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlagen 12.1) verwiesen.

2.3.5.3.3 **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung**

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30. Oktober 1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 1. September 1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

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 bzw. 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 sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet (siehe Planfeststellungsunterlage 12.1, Anhang, Tabelle 1).

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.

Wie in der Planfeststellungsunterlage 12.1, Kapitel 4.1 und 4.5 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken. Die Ausführungen werden nach folgenden Konflikt-Bereichen gegliedert:

Konflikt-Bereich	Bau-km	Beschreibung
1	0+000 – 0+270	Ausbau entlang Waldrand
2	0+270 – 1+170	Neue Trassenführung in freier Feldflur mit sehr hohen Böschungen, tiefen Einschnitten und Überführung über die Bahnlinie
3	1+170 – 1+584	Ausbau auf bestehender Trasse bis zu den ersten Häusern von Hagelstadt

KONFLIKTBEREICH 1: BAU-KM 0+000 BIS BAU-KM 0+270

AUSWIRKUNGEN AUF DIE SCHUTZGÜTER

Pflanzen, Tiere	<p>BETROFFENE LEBENSÄÄUME: Waldrand eines Nadelwaldes mit einzelnen Laubbäumen und breitem, aber artenarmen Saum; Teilverlust des Hochstaudensaums am Langenerlinger Bach (Biotop Nr. Ö 5, §30/Art.23); Verlust von Gewässerlebensräumen durch Verlegung des Bachlaufs; Verlust breiter, leicht ersetzbarer Gras-Krautfluren auf Straßenbegleitflächen</p> <p>BARRIEREEFFEKTE Erhöhung der Barrierewirkung in der Feldflur (im Vergleich zur bestehenden Straße), durch breitere Fahrbahn und geländefernere Gradienten (Böschungen bis etwa 5 m Höhe)</p> <p>IMMISSIONEN keine maßgebliche Veränderung zum Status quo</p>
Boden	Versiegelung von Boden, seltene Bodenbildungen (Aueböden) betroffen
Wasser	geringfügige Erhöhung des Oberflächenabflusses, Verlegung des Bachlaufs auf kurzer Strecke
Klima/Luft	keine nennenswerten zusätzlichen Beeinträchtigungen
Landschaft/ Landschaftsbild	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Anschneiden eines eingewachsenen Waldrandes auf einer Länge von über 200 m
<p>Erheblichkeit/Ausgleichbarkeit: Eine Erheblichkeit im Sinne der Eingriffsregelung ist vor allem mit der Versiegelung und Überbauung von schutzwürdigen Lebensräumen, der Versiegelung von aktuell land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen (auch auf Sonderstandorten) sowie mit den Veränderungen im Landschaftsbild verbunden. Diese Eingriffe können jedoch durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden.</p>	

KONFLIKTBEREICH 2: BAU-KM 0+270 BIS BAU-KM 1+170

AUSWIRKUNGEN AUF DIE SCHUTZGÜTER

Pflanzen, Tiere	<p>BETROFFENE LEBENSÄÄUME: mesotrophe, südexponierte Pionierfluren an der Bahnböschung (Lebensraum der Zauneidechse); Teilverlust von schutzwürdigen Gehölzen (Biotop Nr. Ö 7 und Ö 8, Art.16) und eines schutzwürdigen Gehölzes und Altgrasbestand (Biotop Nr. B 78.4); Verlust eines schutzwürdigen Gehölzes (Biotop Nr. Ö 10, Art. 16); Verlust des mageren Saums auf Straßenböschung durch Rückbau des Straßenkörpers (Biotop Nr. Ö 9); Verlust von Gewässerlebensräumen des Langenerlinger Baches (Bach teilweise temporär wasserführend) durch Verrohrung und Verlegung; Verlust von Gras-Krautfluren mit Feuchtezeigern und Röhricht entlang des Baches und entlang eines Grünweges; Verlust älterer Gehölze an der bestehenden Unterführung (v.a. Bergahorn) und eher junger Gehölze an bestehendem Wirtschaftsweg (Art.16); Verlust leicht ersetzbarer, artenarmer Gras-Krautfluren auf Straßenbegleitflächen</p> <p>BARRIEREEFFEKTE Erhöhung der Barrierewirkung (im Vergleich zur bestehenden Straße) durch geländefernere Gradienten (Bau einer Brücke mit hohen Böschungen von über 11 m Höhe) und durch zwei zusätzliche Anwandwege; Erhöhung des Kollisionsrisikos für Tiere durch hohe Böschungen; Erhöhung der Barrierewirkung durch Verrohrung der Bachläufe</p> <p>IMMISSIONEN keine maßgebliche Veränderung zum Status quo</p>
Boden	Versiegelung von Boden, seltene Bodenbildungen (Aueböden) betroffen
Wasser	geringfügige Erhöhung des Oberflächenabflusses; Verlust von Retentionsraum am Langenerlinger Bach durch Trassenführung der B 15 im Auebereich
Klima/Luft	Beeinträchtigung des Frisch- und Kaltluftabflusses im Langenerlinger Bachtal durch Dammbau quer zum Talraum (von untergeordneter Bedeutung)
Landschaft/ Landschaftsbild	sehr starke Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Bau sehr hoher Böschungen von 7 bis 11 m Höhe im Bereich der Brücke; im nördlichen Teil Verstärkung der visuellen Präsenz der Straße im Landschaftsbild durch Einschnitt (Tiefe bis 4 m) und Bau von Anwandwegen und Wasserrückhaltebecken
<p>Erheblichkeit/Ausgleichbarkeit: Eine Erheblichkeit im Sinne der Eingriffsregelung ist vor allem mit der Versiegelung und Überbauung von schutzwürdigen Lebensräumen, aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen (auch auf Sonderstandorten) sowie mit der sehr starken Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verbunden. Diese Eingriffe können jedoch durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden.</p>	

KONFLIKTBEREICH 3: BAU-KM 1+170 BIS BAU-KM 1+584

AUSWIRKUNGEN AUF DIE SCHUTZGÜTER

Pflanzen, Tiere	BETROFFENE LEBENSÄÄUME: Verlust einer gut ausgeprägten, artenreichen, mageren Altgrasflur mit magerem Saum (Biotop Nr. Ö 12, teils §30/Art.23); Verlust zweier mittelalter Robinien, eines Spitzahorns und standortfremder Gebüsch (Spiraea vanhouttei) auf Straßenböschungen; Verlust mäßig artenreicher, leicht ersetzbarer Gras-Krautfluren auf Straßenbegleitflächen BARRIEREEFFEKTE keine maßgebliche Veränderung zum Status quo IMMISSIONEN keine maßgebliche Veränderung zum Status quo
Boden	Versiegelung von Boden, keine seltenen Bodenbildungen betroffen
Wasser	keine maßgebliche Veränderung zum Status quo
Klima/Luft	keine nennenswerten zusätzlichen Beeinträchtigungen
Landschaft/ Landschaftsbild	Verstärkung der visuellen Präsenz der Straße im Landschaftsbild durch Bau eines Wasserrückhaltebeckens und einer Abgrabung (für Sichtweite)
Erheblichkeit/Ausgleichbarkeit: Eine Erheblichkeit im Sinne der Eingriffsregelung ist vor allem mit der Überbauung von schutzwürdigen Lebensräumen und der Veränderung des Landschaftsbilds verbunden. Diese Eingriffe können jedoch durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden.	

Die für nicht vermeidbare Beeinträchtigungen zu erbringende Ausgleichsfläche umfasst folgende Größe:

Konfliktbereich 1, Bau-km 0+000 bis 0+300: 1.453 m²

Konfliktbereich 2, Bau-km 0+300 bis 1+200: 5.012 m²

Konfliktbereich 3, Bau-km 1+200 bis 1+540: 1.108 m²

Summe: 7.573 m² = ca. 0,76 ha

Davon werden mind. 600 m² Gehölzflächen angepflanzt als Ausgleich für die Versiegelung von Waldflächen.

Auf Grundlage des planerischen Leitbildes für die Entwicklung des Plangebiets und den beeinträchtigten Funktionen und Werten von Naturhaushalt und Landschaftsbild wurde das Ausgleichskonzept entwickelt. Das Ausgleichskonzept umfasst folgende Ausgleichsmaßnahmen zum Ausgleich des Eingriffs:

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt (Maßnahme A1)

Anlage einer strukturreichen Fläche mit Tümpel, naturnahen Gehölzflächen, Säumen und extensiv genutztem Grünland:

- Abtrag des Oberbodens (ca. 15 cm tief) auf der gesamten Fläche; zu den Grenzen hin flach ausformen um eine Stufe zu vermeiden
- Anlage eines naturnahen Tümpels mit flachen Ufern und einer maximalen Tiefe von 1,50 m (ab Geländeoberkante), um die Überwinterung von Amphibien zu ermöglichen; beim Bau darauf achten, dass der Grundwasserspiegel nicht berührt wird. Der Tümpel muss mindestens 60 m vom benachbarten Lohgraben entfernt sein
- Pflanzung naturnaher Gehölze. Einbringen von Wurzelstöcken, Holzhaufen oder Holzstämmen an südexponierten Gehölzrändern.
- Entwicklung des Grünlandes durch eigendynamische Sukzession und Aushagerungsmahd; Nach der Entwicklungspflege sollen Teilbereiche des Grünlandes nur 1mal jährlich gemäht werden, andere Teilbereiche sollen gänzlich brachfallen. Die Hälfte des Grünlandes soll jedoch 2 mal jährlich gepflegt werden.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlage 12.1 Ziffer 5.3 Bezug genommen.

Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild (Maßnahme G1 – G9)

Zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Sichtbeziehungen im Plangebiet werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Pflanzung von **Einzelbäumen** unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände für Baumpflanzungen; Ziel: Markierung von Einmündungen, Einbindung des Straßenkörpers und der Straßenbegleitanlagen in das Landschaftsbild (**G 1**).
- Anlage einer **Baum- und Strauchpflanzung** unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände für Gehölzpflanzungen; i.d.R. Konzentration der Baumpflanzungen auf den Bereich des Dammfußes; Ziel: Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild; Leitung des Verkehrs durch Gehölzpflanzungen im Bereich der Außenkurve (**G 2**).

- Anlage einer **Strauchpflanzung** unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände für Gehölzpflanzungen; Ziel: Leitung des Verkehrs durch Gehölzpflanzungen im Bereich von Außenkurven, Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild (**G 3**).
- Anlage von **Magerstandorten**, minimale Oberbodenandeckung; Vegetationsentwicklung durch Ansaat einer speziellen Saatgutmischung für magere Standorte oder Anwendung des Heudrusch-Verfahrens; Ziel: Entwicklung magerer Wiesen- und Saumgesellschaften zur Förderung des Biotopverbundes; Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild (**G 4**).
- Anlage von **Magerstandorten auf Sand**, Andeckung von Sand; Vegetationsentwicklung durch Ansaat einer speziellen Saatgutmischung für magere Standorte oder Anwendung des Heudrusch-Verfahrens; Anlage nur auf ebenen Flächen; Verhinderung des Aufwuchses von Gehölzen und Neophyten; Ziel: Entwicklung von Mager- und Rohbodenstandorten als Lebensraum für Zauneidechse und Schlingnatter (**G 5**).
- Anlage von **Steinschüttungen, Sandhäufen**, Einbringen von **Wurzelstöcken**, Schüttung von größeren und kleineren Steinflächen, in ebenen Lagen auch Sandhäufen und Einbringen von Wurzelstöcken; Ziel: Bereitstellen von Lebensraumstrukturen für Zauneidechse und Schlingnatter (**G 6**).
- Anlage von **Rohbodenstandorten**, keine Ansaat, keine Oberbodenandeckung; eigendynamische Entwicklung der Vegetation; Verhinderung des Aufwuchses von Neophyten und Gehölzen; Ziel: Ermöglichung einer eigendynamischen Sukzession auf unterschiedlichen Standorten (**G 7**).
- Anlage eines **Gewässerbegleitgehölzes** entlang des Langenerlinger Bachs, Konzentration der Baumpflanzungen auf den Bereich des Dammfußes; Ziel: Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild; Verbesserung des Biotopverbundes (**G 8**).
- Pflanzung von **Obstbäumen**, Ziel: Ersatz beseitigter Obstbäume, Einbindung der Straßenbegleitanlagen in das Landschaftsbild (**G 9**).

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlage 12.1 Ziffer 5.4 Bezug genommen.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24. Januar 1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23. August 1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planfeststellungsunterlagen 14.1 und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Bei den betroffenen Flächen handelt es sich aber ausschließlich um Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand.

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A. Ziffer 3.5 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.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt. Die wasserrechtliche Planfeststellung ist zulässig, da die Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit dient und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden. Die unter Teil A. Ziffer 4.4 dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen dienen der Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Ausbaus.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung dieser festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft wie folgt in Einklang:

Verlegung des „Langenerlinger Baches“

Durch die Baumaßnahme ist eine Verlegung des Langenerlinger Baches auf einer Länge von 318 m notwendig. Bei Bau-km 0+300 wird der bereits vorhandene Durchlass für den Langenerlinger Bach im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße von DN 700 auf DN 1000 (Länge 28 m) vergrößert. Bei Bau-km 0+260 ist ein Durchlass DN 1000 (Länge 14,50 m) für die Querung eines vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldweges neu vorgesehen.

Der zu verlegende Gewässerabschnitt weist bisher in diesem Abschnitt die Charakteristik eines straßenbegleitenden Grabens auf. Der neue Bachlauf am Böschungsfuß der B 15 verbleibt im Talgrund und wird durch die Anlage eines Gewässerbegleitgehölzes (auf die Gestaltungsmaßnahme G 9 beschrieben unter Ziffer 2.3.5.3.3) landschaftlich eingepasst.

Die gewählten Querschnitte im Bereich der Kreuzungen wurden mit dem Wasserwirtschaftsamtes Regensburg abgestimmt. Vorbehalte des Wasserwirtschaftsamtes im Rahmen der Anhörung wurden nicht vorgebracht; auf die Auflage Teil A Ziffer 4.4.5.1 wird hingewiesen.

Im Umfeld der bestehenden Überführung der Bahn über die Bundesstraße führt der Langenerlinger Bach kein Wasser. Es wird vermutet, dass die Entwässerungseinrichtungen der bestehenden Straßenunterführung den Grundwasserhaushalt verändern (vermutlich Durchstoßen der wasserführenden Schichten durch Versickerungseinrichtungen) und dadurch dem Bach das Wasser „abgraben“. Im Zuge des Rückbaus der bestehenden Straßenunterführung werden vorhandene Entwässerungs- oder Versickerungseinrichtungen durch Lehmschlag abgedichtet. Nach Dichtmachen der Entwässerungseinrichtungen wird der Langenerlinger Bach höchstwahrscheinlich wieder Wasser führen, was eine erhebliche Aufwertung des Bachsystems bedeutet.

Durch das Abrücken von der B 15 und der Bepflanzung der Uferbereiche wird die Situation des Feuchtlebensraums am Langenerlinger Bach verbessert. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser oder das Abflußvermögen sind nicht zu erwarten.

Sonstige Oberflächengewässer

Kreuzende bzw. entlang der bestehenden Fahrbahn der Bundesstraße 15 verlaufende Entwässerungsgräben und Durchlässe werden entsprechend umgebaut bzw. angepasst.

Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete

Überschwemmungsgebiete sind im Planungsgebiet nicht festgesetzt oder vorläufig gesichert. Die Nahbereiche um den Langenerlinger Bach und zulaufenden Entwässerungsgräben sind jedoch als wassersensibler Bereich gemäß Informationsdienst Überschwemmungsgefährdete Gebiete des LFU anzusehen. Auswirkungen auf das Gebiet sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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 Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Die Einleitungsstellen sind in unter Teil A. Ziffer 4.4.2 näher bezeichnet (vgl. Planfeststellungsunterlage 13.1).

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Teil A. Ziffer 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Teil A. Ziffer 4.4 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat im Anhörungsverfahren keine weiteren Einwendungen erhoben, so dass das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG vorausgesetzt wird.

Die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für die in den Planunterlagen vorgesehenen Gewässerausbauten gemäß §§ 67 ff. WHG werden von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die wasserrechtliche Planfeststellung ist zulässig, da die Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit dient und Rechte Anderer nicht nachteilig betroffen werden (Art. 58 Abs. 2 und 3 BayWG).

2.3.7 **Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen**

2.3.7.1 **Landwirtschaft**

Die Maßnahme beansprucht Grundeigentum, das bisher vor allem als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis (Planfeststellungsunterlagen 14.1 und 14.2) verwiesen. Diese Inanspruchnahme beeinträchtigt zwar die Belange der Landwirtschaft; die Beeinträchtigungen erreichen durch den Ausbau am Bestand jedoch nicht ein Maß, das eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Struktur im Planungsraum erwarten ließe. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau 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. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der

Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich parallelen Wegenetz sowie Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 5,74 ha Fläche neu benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

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.

2.3.7.2 **Forstwirtschaft**

Im Zuge der Erneuerung der Bahnbrücke bei Hagelstadt werden ca. 580 m² Waldfläche versiegelt. Daneben werden etwa 3.000 m² Waldfläche (auf einer Länge von ca. 220 m) dauerhaft beseitigt für die Anlage von Straßenbegleitflächen wie Böschungen, Versickerungsmulden, Sichtfeldern etc. Betroffen ist der Waldrandbereich eines Fichtenforstes mit einzelnen Laubbäumen (Fassadenbäume) mit breitem, aber eher artenarmem Saum. Der Wald ist im Waldfunktionsplan als "Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild" eingetragen.

In der Stellungnahme vom 31.07.2012 hat sich das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg zu der Beeinträchtigung von Wald im Bereich der Planfeststellung geäußert. Der Rodungserlaubnis kann demnach nur dann zugestimmt werden, wenn die Rodung den Waldfunktionsplänen (Art. 6 BayWaldG) nicht widerspricht oder deren Ziele nicht gefährdet (Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG). Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg geht davon aus, dass aufgrund des geringen Flächenverlustes von 580 m² und der Neuanlage des

Waldrandes gemäß Maßnahmennummer S 3 sowie der weiteren naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von einer geringen Beeinträchtigung ausgegangen werden kann. Einer Rodungserlaubnis kann demnach im Rahmen der Planfeststellung zugestimmt werden.

Unter Berücksichtigung der vorwiegend betroffenen Funktion des Waldes im Untersuchungsraum werden als Ausgleich für Eingriffe in Waldlebensräume Gehölzpflanzungen mit insgesamt ca. 3.200 m² auf der Ausgleichsfläche am Lohgraben bei Mintraching geleistet (siehe Ausgleichsmaßnahme A 1, Kapitel 5.3 und Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan 12.3 Blatt 3).

Zur Sicherung der Funktion der geöffneten Waldbestände wird in Abstimmung mit dem Besitzer eine Vorpflanzung des künftigen Waldrandes mit standortgerechten Laubgehölzarten angelegt (Auflage Teil A. Ziffer 3.7.15; vgl. Sicherungsmaßnahme S 3 unter Ziffer 2.3.5.1.2.3).

2.3.7.3 Jagd- und Fischereiwesen

Belange der Jagd werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Der Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei - hat in seiner Stellungnahme vom 26.09.2012 der Baumaßnahme zugestimmt bzw. keine Einwände erhoben. Die vorgebrachten Hinweise wurden in diesem Beschluss unter Teil A. Ziffer 4.4.4 berücksichtigt.

2.3.8 Gemeindliche Belange

Die Bundesstraße 15 führt derzeit und zukünftig durch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes für Naherholung „Höhenberg / Schlosshauser Weg“. Dieser Bebauungsplan „Höhenberg/Schlosshauser Weg“ vom 27.05.1994, zuletzt geändert am 16.11.1995 wurde am 11.01.1996 vom Gemeinderat Hagelstadt als Satzung beschlossen und für verbindlich erklärt.

Das Gebiet wird als sonstiges Sondergebiet Naherholung nach § 11 BauNVO festgesetzt. Das „sonstige Sondergebiet Naherholung“ dient vorwiegend der Naherholung und sonstiger Freizeitgestaltung durch seine vorhandenen und zu entwickelnden landschaftlichen Qualitäten und besonderen Naherholungseinrichtungen und -infrastruktur, die dem kurzfristigen Aufenthalt (Tages- und Wochenenderholung) dienen.

Durch die Maßnahme betroffen sind die nach Art der zulässigen Erholungseinrichtungen gegliederte Teilbereiche 5 und 12. Der Teilbereich 5 wird hierbei tangiert; der Teilbereich 12 wird südlich der Bahnstrecke angeschnitten. Im Teilbereich 5 ist die Anlage von Seen mit Paddelbootbetrieb, Badeseesee, Biotopentwicklung mit ornithologischem Beobachtungsstand, Ruhebänke, Wegenetz sowie Liegewiesen mit Bepflanzung zulässig. Die Einrichtungen sind jedoch nur zulässig nach vorhergehendem Abbau der Lehmvorkommen. Im Teilbereich 12 sind Rastplätze, Ruhebänke, Info-Tafeln zu kulturhistorischen Besonderheiten, Wandertafeln, Kreuzweg, Wallfahrerkapelle sowie Reitwege zulässig. Die Einrichtungen, bis auf die Reitwege, sind an den Verlauf der Wander- und Radwanderwege gebunden.

Die Gemeinde Hagelstadt bemängelt, dass der Bebauungsplan „Höhenberg/Schlosshauser Weg“, der die Naherholungsinteressen der Gemeindebürger sichert, mit keinem Wort erwähnt ist. Offensichtlich wurde er bei der Planung nicht berücksichtigt. Insbesondere zum Lärm-Schwellenwert trifft die Planfeststellung keinerlei Aussagen. Gemäß Ziffer 10 des Bebauungsplanes werden keine Naherholungseinrichtungen in einem Abstand von 300 m beidseits der Bundesstraße 15 festgesetzt. Der Abstand von 300 m (Straße nicht im Einschnitt, mit Waldbedeckung) ist einzuhalten, um einen Immissionswert von 40 dB(A) zu unterschreiten. Bei Überschreitung des Schwellenwertes von 40 dB(A) ist der Erholungswert in Frage gestellt. Der durch Züge auf der Bahnlinie verursachte Lärm wird gemäß Aussagen im Bebauungsplan vernachlässigt, da es sich nicht um dauerhaften Lärm handelt und der von einer Bahnlinie ausgehende Lärm auf freier Strecke als wenig störend empfunden wird.

Die Vermeidung von Lärm ist bei der Planung im Sinne des für den Immissionsschutz geltenden Vorsorgegrundsatzes (z.B. § 50 BImSchG) zu berücksichtigen. Die Regelung des § 50 BImSchG gilt auch für die Bauleitplanung. Im Rahmen ihrer Beteiligung bei der Aufstellung der Bauleitpläne nach § 4 BauGB haben die Straßenbaubehörden der Gemeinde beabsichtigte oder eingeleitete Planungen mitzuteilen und darauf zu dringen, dass eine hinreichend konkretisierte Linienführung einer neuen Straße oder Ausbauabsicht einer bestehenden Straße als öffentlicher belang bei der Ausweisung der Gebiete in der Bauleitplanung im planerischen Abwägungsprozess berücksichtigt wird; erforderlichenfalls ist nach § 7 BauGB dem Flächennutzungsplan zu widersprechen, so dass der im Falle eines Interessenkonflikts nach § 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG bestehende Vorrang der Bundesplanung vor der Orts- und Landesplanung erhalten bleibt. (VLärmSchR-97)

Dies hat der Vorhabensträger im Rahmen der Beteiligung bei der Aufstellung des Bebauungsplanes nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht hinreichend konkretisiert. Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes wurden vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.11.1994, 25.11.1994 sowie 21.07.1995 unter gewissen Voraussetzungen keine Einwände erhoben. Gegen die 300 m Abstand der Naherholungseinrichtungen zur bestehenden Bundesstraße wurden seinerzeit keine Einwände erhoben. Demnach verringert sich nun - durch die Verlegung der Bundesstraße in den Geltungsbereich - die nutzbare Fläche des Teilbereiches um ca. 38.000 m².

Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch der Ansicht, dass die relevanten Naherholungseinrichtungen (Seen mit Paddelbootbetrieb, Badeseesee, Biotopentwicklung mit ornithologischem Beobachtungsstand) schon aufgrund der Nähe zur bestehenden Bundesstraße sowie des Bahntrasse, als auch aufgrund der vorhandenen Topographie eher im westlichen Bereich des Teilbereiches realisierbar sind. Durch die Verlegung der Bundesstraße um maximal 100 m werden daher die Ziele des Bebauungsplanes nicht wesentlich beeinträchtigt.

Grundsätzlich gelten die Grenzwerte nach § 2 der 16.BImSchV nicht für Gebiete der Naherholung, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind. Der Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff BImSchG ist hier nicht zutreffend.

Die Verlegung der Bundesstraße steht somit den Zielen des Bebauungsplanes nicht entgegen. Selbst bei Annahme einer insoweit bestehenden Beeinträchtigung gemeindlicher Belange würden die für das Bauvorhaben sprechenden Belange im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung überwiegen.

Eine weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde Hagelstadt wird durch den gegenständlichen Ausbau nicht erschwert bzw. beeinträchtigt.

2.3.9 **Sonstige öffentliche Belange**

2.3.9.1 **Träger von Versorgungsleitungen**

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A. Ziffer 3.1 und 3.4 wird verwiesen.

2.3.9.2 Denkmalschutz

Die Planung ist in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mit den Belangen der Denkmalpflege vereinbar, insbesondere trägt sie möglichen Bodendenkmälern Rechnung.

Laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege quert die geplante Erneuerung der Bahnbrücke bei Hagelstadt Flächen, die aufgrund von Einzelfunden, einer westlich gelegenen Viereckschanze und aufgrund der sehr hohen Bodenqualität als Verdachtsfläche für Bodendenkmäler eingeschätzt werden muss.

Im Bereich der Ausgleichsfläche A1 nordwestlich von Mangolding sind umfangreiche Bodeneingriffe für die Anlage von 1,50 m tiefen Tümpeln im Bereich eines bekannten Bodendenkmals geplant. Es handelt sich um eine jungneolithische Siedlung der Münchshöfener Kultur (ca. 4300 bis 4000 v. Christus). Es wird daher gebeten zu prüfen, ob im Bereich der Ausgleichsfläche A1 nicht auf die Anlage der Tümpel verzichtet werden kann, um das Bodendenkmal zu erhalten. Eine extensive Nutzung dieser Ausgleichsfläche würde einen optimalen Schutz des Bodendenkmals bedeuten. Auf die Auflage unter Teil A Ziffer 3.8.1.6 wird verwiesen.

Insgesamt kann das Vorhaben auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern unter Auflagen Teil A. Ziffer 3.8.1 zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. Teil C. Ziffer 2.2.3 dieses Beschlusses) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor.

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 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (Teil A. Ziffer 3.8.1) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Teil A. Ziffer 3.8.1 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden, Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. 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 (Prospektion von Verdachtsflächen) abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wird. 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).

2.4 **Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände**

Behörden und Verbände, die keine Stellungnahmen erhoben haben bzw. hinsichtlich deren Einwendungen in Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte, sind:

- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz, Tirschenreuth
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Regensburg
- Bayernwerk AG, Regensburg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München
- Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei, Regensburg

- DB Netz AG, Regensburg
- DB Service Immobilien GmbH, Regensburg
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Regensburg
- Eisenbahn-Bundesamt, Nürnberg
- Gemeinde Mintraching
- Landratsamt Regensburg
- Regionaler Planungsverband Regensburg
- Vermessungsamt Regensburg
- Wehrbereichsverwaltung Süd, München
- Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd

Von den genannten Behörden und Verbänden wurden keine Einwendungen erhoben oder wurden den Forderungen durch Zusagen des Staatlichen Bauamtes Regensburg entsprochen. **Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 16. Juli 2013, auf die Roteintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A. Ziffern 3., 4. und 6.2) wird ausdrücklich verwiesen.**

Weitere Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurden – soweit erforderlich – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur wesentliche Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, welche nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Erklärung im Erörterungstermin oder durch Vereinbarungen mit dem Baulastträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

2.4.1 **Gemeinde Hagelstadt**

Die Gemeinde Hagelstadt hat mit Schreiben vom 20. August 2012 sowie 14. September 2012 zum Vorhaben Stellung genommen.

Zu den in der Stellungnahme angeführten Aspekten wird folgendes festgestellt:

1. Integrierung der Regenrückhalteräume in die von der Gemeinde vorgesehenen Hochwasserrückhaltebecken Süd + West

Hochwasserrückhaltung und Regenwasserrückhaltung haben unterschiedliche Zielsetzungen: Während der Hochwasserschutz vor allem dem Schutz der Unterlieger eines Gewässers dient, ist die Regenrückhaltung auf den Schutz des Gewässers (vor Verschmutzung und hydraulischer Überlastung) ausgelegt. Die für die jeweilige Bemessung maßgeblichen Ereignisse unterscheiden sich in Intensität und Dauer. Die Abflussregulierung hat unterschiedliche Zielsetzung und Dimension. Es lassen sich zwar Regenrückhalteräume in den Hochwasserschutz integrieren, ein Entfall der Regenrückhalteräume durch Übernahme der Aufgaben durch Hochwasserretentionsräumen ist jedoch in diesem Fall nicht möglich.

Richtigstellung zur Niederschrift der Erörterung vom 16.07.2014: WWA fordert 10-jähriges Regenereignis (nicht 5jähriges wie fälschlicherweise niedergeschrieben) für RRB III (bei R10), dem folgt Gemeinde

Ergänzend wird auf Ziffer 2.4.3 Nr. 1 verwiesen.

2. Wegen der Durchschneidung der Felder soll den Landwirten die Gelegenheit eröffnet werden, einen Freiwilligen Landtausch zu organisieren, um die Bewirtschaftung zu optimieren

Im Rahmen der Erörterung vom 16.07.2013 hat der Vorhabensträger zugesagt, dass dieser das Bestreben der Landwirtschaft nach seinen Möglichkeiten unterstützen wird, sofern die betroffenen Landwirte zum Tausch bereit sind.

Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden werden. Art. 40 BayStrWG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999 – BVerwG 4 A 18.98). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (BayVGH, Urteil vom 10. November 1998, Az.: 8 A 96.40115 unter Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember 1997, Az.: 4 B 63.97).

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

3. Die bei Bau-km 0 + 300.000 einmündende GVS sollte mindestens bis 0 + 130 mit einer bituminösen Abdeckschicht befestigt werden, um Ablagerungen durch Ausschwemmungen zu vermeiden.

Der Vorhabensträger erklärte in der Erörterung vom 16.07.2013, dass die GVS bis zum Ende der Gefällestrecke bei Bau-km 0+087 bituminös befestigt wird. Ein weiterer Ausbau ist durch die Maßnahme nicht gerechtfertigt und würde zu Lasten des Baulastträgers gehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem nichts entgegenzusetzen. Der Vorhabensträger passt die Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße an die Bundesstraße an und stellt den ursprünglichen Zustand wieder her.

Falls die Gemeinde Hagelstadt die Gemeindeverbindungsstraße - aus Gründen die nicht mit der Neutrassierung der Bundesstraße begründet sind – ausbauen möchte, so ist dies außerhalb des Planfeststellungsverfahrens und auf Kosten des Baulastträgers zu erfolgen.

4. Beim Lärm wird bestritten, dass es zu keiner Verschlechterung kommt. Zur Lärmprävention wird der Einbau eines sogenannten „Flüsterasphalts“ gefordert, und zwar auch innerorts über den Planfeststellungsbereich hinaus. Außerdem ist im genannten Bereich auf Mittelstreifen zu verzichten,.

Auf Ziffer 2.3.4.1 i.V.m. den Auflagen unter Teil A, Ziffer 3.6 wird verwiesen.

Plangegenständlich sind keine Auswirkungen durch Lärm innerorts nachweisbar, so dass keine Lärmschutzmaßnahmen über den Planfeststellungsbereich hinaus erforderlich sind.

5. Die Gemeinde wendet sich gegen eine Überführung und fordert eine Unterführung aus Kunststoffdichtbahnen unter weitestgehendem oder völligem Verzicht auf Massivbauweise.

Auf Ziffer 2.3.2, hier insbesondere Ziffer 2.3.2.3 sowie auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013 wird verwiesen.

6. Im Prognosenullfall wie auch im Planfall wurde bei der Lärmberechnung außerorts darauf abgestellt, dass im Brückenbereich 100 km/h Pkw / 80 km/h Lkw gefahren wird. Dies trifft nicht zu, da derzeit eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet ist und deshalb die errechnete Differenz beim Lärm nicht stimmen kann.

Zudem verursacht die Bahn trotz der ausgewiesenen Langsamfahrstrecke zumindest im Güterverkehr derzeit gut 80 dB Lärm. Im Planfall wird sicher die Geschwindigkeitsbegrenzung der Bahn aufgehoben bzw. korrigiert, so dass der Straßenausbau ursächlich dafür ist und Eingang in den Vergleich zwischen Prognosenullfall und Neubau finden muss.

Bahnlärm und der Lärm des Straßenverkehrs sind deshalb zu addieren und gemeinsam im Sinne der 16. BImSchV zu betrachten. Der Straßenausbau in Verbindung mit der „Erneuerung der Bahnbrücke“ und die Auswirkungen davon sind nicht voneinander zu trennen, mit der Folge, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen angezeigt sind.

Die erneuten Berechnungen für den Prognosenullfall mit 70/50 km/h im Bereich des bestehenden Bauwerks führen bei keinem Immissionsort zu einer Änderung der bisherigen Ergebnisse.

Im Übrigen wird auf Ziffer 2.3.4.1 verwiesen

7. Eingewandt wird noch, dass die Bebauung östlich von Bundesstraße 15 und Bahnlinie tatsächlich einer Wohnbebauung entspricht und somit nicht auf ein Mischgebiet abgestellt werden darf.

Nach 16.BImSchV §2 Abs.2 ergibt sich die Einstufung aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Nur Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Für das betreffende Wohngebiet Westerfeld gibt es rechtskräftige Bebauungspläne, die dieses Gebiet als Mischgebiet

ausweisen und festsetzt. Die Bebauungspläne Westerfeld und Westerfeld - Erweiterung konnten von der Planfeststellungsbehörde am 24.03.2014 eingesehen werden.

Fazit:

Die Einwendungen der Gemeinde Hagelstadt werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

2.4.2 Bayerisches Landesamt für Umwelt

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 24. September 2012 zum Vorhaben Stellung genommen.

Zu den in der Stellungnahme angeführten Aspekten wird folgendes festgestellt:

Es wird empfohlen, die geplanten passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude Landshuter Straße 12 auf den Summenpegel Straße + Schiene abzustellen.

Bei Berücksichtigung der abgesenkten Sanierungswerte auf 67 tags bzw. 57 dB(A) nachts entlang von Bundesstraßen (vgl. BMV Schreiben vom 25.6.2010, Az.: StB 13/7144.2/01 / 1206434) und der Summenwirkung Straße + Schiene ergeben sich Betroffenheiten im Planfeststellungsbereich, welche einen Anspruch auf Lärmsanierung auslösen können.

Bei der angrenzenden Bebauung handelt es sich, wie bereits unter der vorangegangenen Ziffer 2.4.1, Nr. 7 um ein Mischgebiet, so dass die Lärmsanierungsgrenzwerte von 69 dB(A) tags bzw. 59 dB(A) nachts gelten.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, den Hinweis aufzunehmen. Jedoch wird ein möglicher Anspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen aufgrund der Summationswirkung von Straße und Bahnlinie außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Auf Ziffer 2.3.4.1 wird verwiesen.

Fazit:

Die Einwendungen des Bayerischen Landesamt für Umwelt werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

2.4.3 Wasserwirtschaftsamt Regensburg

Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg hat mit Schreiben vom 21. September 2012 folgende Hinweise gegeben:

Zu den in der Stellungnahme angeführten Aspekten wird folgendes festgestellt:

1. Beim Regenrückhalteraum III sollte aufgrund der anschließenden Einleitung in einen bestehenden Niederschlagswasserkanal sowie in eine bestehende Grabenverrohrung die Größe des Regenrückhalteraulms kritisch hinterfragt werden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sollte ein größere Entsorgungssicherheit angestrebt werden bzw. es ist aufzuzeigen, ob und ggf. welche Auswirkungen es bei größeren Niederschlagsereignissen im Verlauf der Ableitungstrasse gibt.

Die Bemessung der Regenrückhalteräume erfolgt nach dem Arbeitsblatt DWA-A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ vom April 2006 unter Berücksichtigung des Merkblatts DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ vom August 2007 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Gemäß DWA-A 117 ist die Überschreitungshäufigkeit für jeden Einzelfall in Abhängigkeit vom Schutzziel des Gewässers oder der Bebauung und vom Gefährdungspotential bei Überschreiten des Stauzieles unter Einbeziehung aller Planungsbeteiligten festzulegen. Die Festlegung eines 5jährigen Regenereignisses sowie eines Drosselabflusses mit 18 l/s (hydraulische Belastung nach DWA M 153), aufgrund des Schutzbedürfnisses des aufnehmenden Gewässers, erfolgte im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg am 27.12.2010.

Eine größere Entsorgungssicherheit durch Erhöhung auf ein 10jähriges Regenereignis ist nach Abwägung hinsichtlich der weiteren Grundstücksbetroffenheit auf dem Grundstück Fl.Nr. 123 (zusätzlich ca. 150 m²) nicht hinreichend begründbar, da im Rahmen des Hochwasserschutzes ohnehin ein Hochwasserrückhaltebecken HRB West auf dem Grundstück Fl.-Nr. 123 vorgesehen ist, mit Begrenzung der Zuflußmenge in die Verrohrung des Niederschlagswasserkanals (verrohrter Langenerlinger Bach) auf 300 l/s bei gleichzeitiger Einbeziehung des am Regenwasserkanal aus der Deplatzstraße angeschlossenen Baugebietes. Die Verrohrung wird durch dieses HRB West entlastet, so dass von einer ausreichenden Aufnahmefähigkeit für den auf ein Minimalmaß beschränkten Drosselabfluss auszugehen ist.

Die Festlegung des 5 Jährigen Bemessungsregens orientiert sich an den in Tab. 2 - DWA A 118 – empfohlenen Häufigkeiten, wobei hier bereits vom höheren Maß der baulichen Nutzung ausgegangen wurde. Aus Tab. 2 - DWA A 118 - ergibt sich für die Bemessung von Entwässerungssystemen im Fließzeitverfahren eine zugrunde zulegende Bemessungsregenspende ohne Überflutungsprüfung von 1 mal in 5 Jahren für Stadtzentren, Industrie- und Gewerbegebiete (1 mal in 2 Jahren für Dorfgebiete!). Die Festlegung auf ein 5jähriges Regenereignis berücksichtigt daher bereits die Belange des Hochwasserschutzes.

Noch größere Starkregenereignisse können nach Angaben des Vorhabensträgers zu einem planmäßigen Überlauf des Beckens und bei Erreichen des Abflussvermögens der Ablaufleitung DN 300 (rund 100 l/s) zu oberflächlichen Abfluss über die B 15 führen. Bis zu einem 10-Jährigen Regenereignis würde die Nutzung des Freibords bei regulärem Drosselabfluss ohne Ableitung über die B 15 noch ausreichen.

Derzeit werden die Oberflächenwasser aus der Kreisstraße R 10 und der Bundesstraße 15 in den Mischwasserkanal der Gemeinde Hagelstadt zugeleitet. Hierfür hat die Bundesrepublik Deutschland sich an den Kosten der Abwasseranlage beteiligt. Ein Verzicht auf die bisherige ungedrosselte Ableitung in den Mischwasserkanal mit der vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg und der Gemeinde Hagelstadt gewünschten Einleitung in den verrohrten Langenerlinger Bach mit gedrosselter Einleitung und Rückhaltung für ein 5jähriges Regenereignis wird das Entwässerungsnetz der Gemeinde Hagelstadt erheblich verbessert. Auch bisher war das Mischsystem - nach Angaben im Hochwasserschutzkonzept der Gemeinde Hagelstadt - nicht in der Lage entsprechend große Starkregenereignisse abzuführen, so dass überschüssiges Wasser auch bisher über den Langenerlinger Bach entwässert werden musste.

Der Vorhabensträger hat demnach seiner Verpflichtung einer schadlosen Ableitung des Niederschlagswassers hinreichend genüge getan. Weitere Maßnahmen würden über die Ziele und Zwecke der Straßenbaumaßnahmen hinausgehen. Zudem kann das Becken aus wirtschaftlichen Gründen nicht so ausgelegt werden, dass bei Regen ein absoluter Schutz vor Überflutungen und Vernässungen gewährleistet ist.

2. Bei den Regenrückhaltebecken I und II sollte geprüft werden, inwieweit eine breitflächige Verdunstung und Versickerung des Niederschlagswassers in Kombination mit örtlichen Abgrabungen die nachhaltigere Lösung ist. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht könnte dadurch auf beide Regenrückhaltebecken verzichtet werden. Das rechnerisch notwendige Rückhaltevolumen könnte auch durch Vorlandabgrabungen/Schaffung vor Retentionsflächen am Gewässer geschaffen werden.

Die im Trassenbereich in Oberflächennähe anstehenden meist schluffig/tonigen Böden weisen erfahrungsgemäß Durchlässigkeiten k_f in der Größenordnung von 10^{-9} m/s auf und sind somit als sehr schwach durchlässig zu bezeichnen und für den Bau von Versickerungsanlagen nicht geeignet.

Verdunstung kann nur als ergänzende Lösung aufgrund des verhältnismäßig hohen Flächenbedarfs und der zeitlich sehr unterschiedlichen Wirksamkeit (Temperatur/Vegetationsperiode) betrachtet werden.

Als Lösungsmöglichkeiten wären Retentionsbodenfilter, die jedoch einen größeren Flächenbedarf haben, zusammen mit Reduktion der Entsorgungssicherheit denkbar.

Sowohl der Bauernverband als auch die betroffenen Grundstückseigentümer haben eine sparsame Flächeninanspruchnahme angemahnt. Demnach fehlt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch für die angeregten Vorlandabgrabungen/Schaffung von Retentionsflächen am Gewässer die rechtliche Voraussetzung zur Umsetzung dieser Forderung. Zudem begrüßt die Fachberatung für Fischerei ausdrücklich die Anlage von Regenrückhaltebecken.

3. Bei einer Mittelwasserführung von $MQ=ca. 10 \text{ l/s}$ sollte schon ein naturnäheres Gewässer, als geplant, gebaut werden, das dann evtl. auch als Ausgleichsmaßnahme bewertet werden könnte.

Deshalb schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- **Es ist insgesamt ein 10 m breiter Streifen abzumarken.**
- **Innerhalb dieser Trasse ist der Bach naturnah (leicht mäandrierend) zu gestalten. Abstimmung bei Ausführung mit dem WWA.**
- **Auf der 10 m breiten Trasse ist auch der Oberboden abzutragen. Dies fördert eine frühere Ausuferung.**

Sowohl der Bauernverband als auch die betroffenen Grundstückseigentümer haben eine sparsame Flächeninanspruchnahme angemahnt. Demnach fehlt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch für diese Anregung die rechtliche Voraussetzung zur Umsetzung. Das getroffene plangegegenständliche Ausgleichskonzept wurden von den Naturschutzbehörden und –verbänden weder beanstandet noch angezweifelt. Weitere bzw. andere Maßnahmen sind demnach nicht zu treffen.

4. Die Rückhaltebecken sollten, soweit sie überhaupt erforderlich sein sollten, ohne Dauerstau ausgeführt werden.

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew 2005) Punkt 7.5.2.1 sind offene Becken in Erdbauweise mit ständigem Wasserspiegel und flachen Uferböschungen grundsätzlich zu bevorzugen. Ansonsten wäre eine Verschmutzung des Baches möglich.

Der Bezirk Oberpfalz -Fachberatung für Fischerei fordert zudem eine Schwimmstoffrückhaltung.

Fazit:

Die Anregungen und Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg wurden vom Vorhabensträger und der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Sofern es sich hierbei um Einwendungen handelt, werden sie, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

2.4.4 Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband - Geschäftsstelle Regensburg - hat mit Schreiben vom 28. September 2012 zum Vorhaben Stellung genommen.

Zu den in der Stellungnahme angeführten Aspekten wird folgendes festgestellt

Zu 1. Straßenführung: Wahl der Trasse

Zu 2. Lärmemissionen

Auf die Würdigung zu den Einwendungen der Gemeinde Hagelstadt (Ziffer 2.4.1 Nr. 4 – 6) wird verwiesen. In der Erörterung am 16.07.2013 hat der Bayerische Bauernverband bestätigt, dass sich die Einwendungen mit Teilen der Gemeinde Hagelstadt decken und ausführlich erörtert wurden. Auf eine ergänzende Ausführung wurde abgesehen.

Zum Hinweis, einen Schacht im Bereich des geplanten Radweges im Bereich der bestehenden Mischwasserkanäle BWVerz. Nr. 451 und 419 zusätzlich zu errichten, wird bemerkt, dass keine Verlegung etc. geplant ist, da weder eine Änderung an der Leitung noch eine erhebliche Änderung der Höhenlage der B 8 im Querungsbereich vorgesehen ist. Je nach Tiefenlage des MW-Kanals wird die bei Bau-km 0+610 querende Längsentwässerung der B 15 angepasst.

Integrierung der Regenrückhaltebecken I – III in die von der Gemeinde Hagelstadt in Planung befindlichen Hochwasserrückhaltebecken Süd + West

Auf die Würdigung zu den Einwendungen der Gemeinde Hagelstadt (Ziffer 2.4.1 Nr. 1) wird verwiesen.

Als Ablauf vom Rückhaltebecken II ist die Ausbildung eines offenen Grabens vorgesehen. Die Flurstücke 92/1 und 93 werden seit längerer Zeit gemeinsam bewirtschaftet. Bei dem künstlichen Ablauf handelt es sich nicht um ein natürliches Gewässer. Der Rückbau der Verrohrung ist keinesfalls zwingend. Auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan finden sich keine Ausführungen zu dem geplanten Rückbau der Verrohrung. Weiter geben wir zu bedenken, dass der geplante Wasserablauf am DB-Damm mit 800 mm wegen geringerem Vorfluter nicht sinnvoll erscheint.

Auf die Würdigung zu den privaten Einwendungen (Ziffer 2.5.2.2) wird verwiesen.

Das Regenrückhaltebecken I erscheint mit dem rund um das Becken geplanten Weg und der vorgesehenen Bepflanzung überdimensioniert.

Die Festlegung der Beckengröße ergibt sich nach der DWA A117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“. Die Beckenumfahrung ist für die Beckenpflege notwendig. Die Zufahrt wird weiterhin für die notwendige Erschließung des Flurstücks 638 genutzt. Bei der Bepflanzung sind hier nur Gewässerbegleithölzer am Langenerlinger Bach, sowie eine Strauchpflanzung zur Einbindung ins Landschaftsbild vorgesehen.

Die Lage des Beckens in den betroffenen Grundstücken ist der Lage des Langenerlinger Baches geschuldet, der angepasst und verlegt werden muss.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist das Regenrückhaltebecken I nicht überdimensioniert.

Bei der Ausweisung von Ausgleichsflächen ist auf einen angemessenen Ausgleichsfaktor zu achten.

Bei den vorgesehenen Ausgleichsflächen im Naturraum „Gäulandschaften im Dungau“ werden dann wiederum „intensiv ackerbaulich genutzte Flächen“ herangezogen und der landwirtschaftlichen Nutzung durch Abtrag des Oberbodens und Entwicklung eines Feuchtbiotops dauerhaft entzogen.

Biotope in Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Nutzflächen haben zur Folge, dass auf die Bewirtschafter angrenzender Flächen aufgrund verschiedener Vorschriften (z.B. Abstandsaufgaben) Wirtschafterschwernisse zukommen. Hier wäre es dringend anzuraten, alternative Ausgleichsflächenmodelle zu prüfen.

Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den „Gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben von 1993“ (OBERSTE BAUBEHÖRDE 1996, kurz: „Gemeinsame Grundsätze“) in Flächenbedarf umgerechnet und nach § 15 BNatSchG umgesetzt, was hier keinen Bedenken begegnet (siehe Planfeststellungsunterlage 12.1, Anhang, Tabelle 1).

Für Landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen wird z. T der Grundsatz 3.1 angewendet, der einen Faktor von 0,3 vorsieht, jedoch auch Grundsatz 3.3 bei Versiegelung von intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen auf ökologisch wertvollen

Standorten, wie z.B. die Versiegelung von Ackerflächen im Auebereich des Langenerlanger Bachs. Hier ist ein Faktor von 1,0 vorgesehen.

Um die Minimierung des Verbrauchs von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zu beachten, wird auf die Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG verwiesen, die vorliegend berücksichtigt werden. Es werden ausschließlich die für das Straßenbauvorhaben unbedingt benötigten Ausgleichs- und Ersatzflächen beansprucht. Die benötigten Flächen für die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen befinden sich im Übrigen im Eigentum des Vorhabensträgers.

Ergänzend wird angemerkt, dass § 15 Abs. 3 BNatSchG eine besondere Verpflichtung zur Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange regelt. Des Weiteren fordert § 15 Abs. 3 einschränkend, dass für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur in notwendigem Umfang in Anspruch zu nehmen sind, soweit dies zur Kompensation erforderlich ist und keine geeigneten Alternativen bestehen.

Grundsätzlich hat der Naturschutz i.d.R. kein Interesse an hochwertigen Ackerböden, da diese im Erwerb teuer sind und zur Aufwertung nur schlecht und mit hohem Aufwand geeignet sind. Hinsichtlich der betriebsstrukturellen Belange (Existenz gefährdender Verlust von für den Betrieb besonders wertvollen Nutzflächen) müssen Ausgleichs- und Ersatzflächen sowieso in der Abwägungsentscheidung dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen, was hierbei erfüllt ist.

Um eine rechtlich gesicherte und objektive Grundlage für Entschädigungsfragen und im Bereich des nachträglichen Lärmschutzes zu gewährleisten, regt der Bayerische Bauernverband entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen an.

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 dem Vorhabensträger 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 gänzlich absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden müssen entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen

ersetzt werden und bedürfen somit keiner gesonderten bzw. zusätzlichen Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Auf Teil C. Ziffer 2.5.1.4 wird zudem verwiesen.

Fazit:

Die Einwendungen 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.

2.5 **Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater**

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 (Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1 sowie Unterlage 14.2) zu entnehmen.

Bei den für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen benötigten Grundstücken handelt es sich vorwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Die durch das Bauvorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum zählen in hervorragender Weise zu den abwägungserheblichen Belangen und wurden insbesondere bei der Frage, ob die Maßnahme erforderlich ist und wie sie gebaut und ausgestattet wird, berücksichtigt (BVerwG, BayVBl. 1981, S. 309).

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Auf Ziffer 2.3.2 wird verwiesen.

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. Art. 40 BayStrWG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999 – BVerwG 4 A 18.98). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung

(BayVGH, Urteil vom 10. November 1998, Az.: 8 A 96.40115 unter Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember 1997, Az.: 4 B 63.97).

Sollten gegenüber den im Planfeststellungsverfahren erkennbar gewordenen Tatsachen Gefährdungen von betrieblichen Existenzen eintreten, so kann das nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens nicht zu einer anderen Entscheidung über die Plantrasse führen. Die Betriebsführer sind wegen der eintretenden Nachteile auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen.

Nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. Juli 1990 – Az. 1 BvR 1244/87 würde die Angabe der Namen der Einwendungsführer sowie deren Eigentumsverhältnisse im Planfeststellungsbeschluss deren grundrechtlich gewährleitetes Recht auf informationelle Selbstbestimmung nach Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG verletzen. Eine davon abweichende Praxis ist vom Landesbeauftragten für Datenschutz gemäß Art. 31 Abs. 1 BayDSchG beanstandet worden.

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 (BVerfG a. a. O.). Für die öffentliche Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und der planfestgestellten Unterlagen wird der auslegenden Gemeinde eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommune Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. [Anmerkung: Die Bezeichnung „Einwendungsführer“ wird – unabhängig vom Geschlecht des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit (Eheleute, Familien usw.) handelt – stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.]

2.5.1 **Bemerkungen zu allgemeinen Einwendungen**

Allgemein übliche und des Öfteren vorkommende Einwendungen werden wie folgt zusammengefasst. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 16. Juli 2013 wird zudem verwiesen.

2.5.1.1 **Flächenverlust**

Für das Vorhaben werden Flächen aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

Drohende Existenzgefährdungen werden im Anhörungsverfahren von den Betroffenen bzw. Fachstellen (ALF) nicht vorgebracht und sind auch sonst nicht ersichtlich.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

2.5.1.2 **Nachteile durch Bepflanzung**

Hinsichtlich der Bepflanzung der Straßen- und Ausgleichsflächen wird auf die in Teil A. Ziffer 3.7.7 dieses Beschlusses formulierte Auflage verwiesen. Beeinträchtigungen jeglicher Art auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen können im vorliegenden Fall somit ausgeschlossen werden bzw. sind nicht erheblich.

Zusätzlich ist durch die genannte Auflage sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen vorliegend nicht erforderlich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt.

2.5.1.3 **Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen**

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 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist 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.

Lärmschutzauflagen sind unter Teil A Ziffer 3.5 behandelt.

2.5.1.3.1 **Übernahme von Restflächen**

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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. Nähere Angaben dazu

finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

2.5.1.3.2 **Ersatzlandbereitstellung**

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung. Existenzgefährdungen sind hier jedoch nicht erkennbar bzw. vorgebracht worden.

2.5.2 **Einzelne Einwender**

2.5.2.1 **Einwendungsführer B 001**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Durch das Straßenbauvorhaben verliert der Einwendungsführer rd. 0,997 ha. Der Umfang des Eingriffs in das Einwendergrundstück ist dem Grunderwerbsplan und dem dazugehörigen Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen (Planfeststellungsunterlagen 14.1 und Unterlage 14.2).

Auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013 wird hingewiesen. Zu den mit Schreiben vom 14.09.2012 erhobenen und in der Erörterung weiterhin aufrechterhaltenen Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen.

Straßentrasse neben dem Bahngleis mit Unterführung gebaut, oder alternativ die neue B 15 parallel zur alten Straße.

Falls die Straßentrasse wie geplant gebaut wird, bestehen erhebliche Bearbeitungsschwierigkeiten der Ackerfläche, da der Acker dann ein Dreieck bildet. Neu eingezogene Drainagen von 2001 werden dadurch zerstört und müssen unter allen Umständen unbedingt erhalten bleiben, da sonst Staunässe entsteht.

Auf die Planungsvarianten unter Ziffer 2.3.2 wird verwiesen.

Die Grundstücke Fl.-Nrn. 96, 97, 98 sowie 100 werden durch die Straßenbaumaßnahmen nicht durchschnitten, sondern am Rande tangiert. Der Ausbau findet hier im Bestand statt; Inanspruchnahmen fallen ausschließlich durch die für die erforderlichen Haltesichtweiten zu tätigen Ausschlitzungen an. Diese Ausschlitzungen fallen daher im mindestens gleichen Umfang ebenso im Falle einer Unterführungslösung an.

Das Grundstück Fl.-Nr. 102 wird zwar im größeren Umfang in Anspruch genommen, jedoch ebenfalls am Rand tangiert. Eine Zerschneidung des Flurstückes findet ebenso nicht statt.

Das Grundstück Fl.-Nr. 103/1 wird durchschnitten. Dadurch entsteht im östlichen Teil eine Restfläche von ca. 1.900 m². Im westlichen Teil bleibt eine Fläche von ca. 2.800 m² bestehen, die mit den oben genannten angrenzenden Flurstücken zusammenhängend bewirtschaftet werden kann.

Eine wesentliche Verschlechterung der zusammenhängenden Grundstücksstruktur mit damit folgenden Bewirtschaftungserschwernissen ist nicht erkennbar. Die verbleibende Teilfläche von ca. 8,330 ha (die Restfläche bei Fl.-Nr. 103/1 wurde berücksichtigt) ist weiterhin zusammenhängend wirtschaftlich nutzbar.

Eine Trasse zur Vermeidung von Eingriffen würde eine Trassenverschiebung in östlicher Richtung bedeuten. Insoweit wären massiv umfangreiche Eingriffe in die dort vorhandenen kleinparzelligen Flurstücke zwischen jetziger Bundesstraße und der Bahnstrecke unvermeidbar. Eine zusammenhängende wirtschaftliche Nutzbarkeit wäre hier wesentlich erschwerter.

Bestehende Drainageleitungen, welche durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden, werden bei der Bauausführung wieder funktionsfähig hergestellt. Auf Teil A Ziffer 3.7.8 wird verwiesen.

Humus

Der Vorhabensträger hat in der Erörterung vom 16.07.2013 zugesagt, dass der Oberboden wieder vor Ort angedeckt wird, sofern er nicht für die Baumaßnahme selbst benötigt wird.

Dem Einwand wurde demnach entsprochen.

Gegenüber einer Ausgleichzahlung für das verlorene Ackerland, wird ein entsprechender Grundaussgleich mit gleichwertiger Bonität bevorzugt.

Auf Ziffer 2.5.1.3.2 wird verwiesen.

Die beabsichtigte Randbebauung mit Bäumen erschwert die Bearbeitung weiterhin, bringt Schatten und Trockenheit und beschädigt die Fruchtfolge.

Auf Ziffer 2.5.1.2 wird verwiesen.

Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Erörterung angegeben, dass entlang der Trasse Bepflanzungen hauptsächlich auf den Böschungen mit Bäumen und Sträuchern vorgesehen sind, um die neue Trasse einzugrünen.

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 Eingriffe sind im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Ziffer 3.7.1). 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 16. Juli 2013 wird verwiesen.

2.5.2.2 **Einwendungsführer B 002**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Durch das Straßenbauvorhaben verlieren die Einwendungsführer rd. 0,395 ha. Der Umfang des Eingriffs in das Einwendergrundstück ist dem Grunderwerbsplan und dem dazugehörigen Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen (Planfeststellungsunterlagen 14.1 und Unterlage 14.2).

Auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013 wird hingewiesen. Zu den mit Schreiben vom 11.09.2012 erhobenen und in der Erörterung weiterhin aufrechterhaltenen Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen.

Den Rückbau der Verrohrung DN 200 in einen offenen Graben zwischen den Flurstücken 92/1 und 93 als Ablauf vom Rückhaltebecken II.

Der Einwendungsführer erklärt in der Erörterungsverhandlung, dass falls der Bestand so beibehalten werden kann, so dass die genannten Flurstücke miteinander bewirtschaftet werden können, würde der Einwand zurückgezogen werden. Aufgrund der Örtlichkeit gehen die Einwendungsführer nicht von nachteiligen Auswirkungen aus. Auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013 wird hingewiesen.

Der Vorhabensträger ist nach ergänzender Prüfung mit der Beibehaltung der bestehenden Verrohrung einverstanden. Er weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass die Leistungsfähigkeit der Leitung bei einem Drosselabfluss von 23 l/s das Abflussvermögen der Verrohrung, das zwischen rund 25 und 40 l/s liegen dürfte, bereits zum größten Teil ausnutzt. Das Oberflächenwasser aus den westlich der Bundesstraße stammenden Flächen muss zum größten Teil oberflächlich über das Flurstück 92/1 erfolgen, was bei der Ackerfläche zu starker Erosion und Sedimenteintrag in den unterliegenden Graben sowie den Langenerlinger Bach führen kann. Schon im Bestand sind Abschwemmungen und Erosion aus Oberflächenabflüssen aufgrund der gering dimensionierten Leitung zu erkennen.

Der Einwendungsführer wurde von der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 24. April 2014 die o.g. Prüfergebnisse des Vorhabensträgers mitgeteilt. Dabei wurde

dem Einwendungsführer bis zum 14. Mai 2014 eine Frist gesetzt, um der vom Vorhabensträger beschriebene Vorgehensweise und den nachteiligen Auswirkungen zuzustimmen und den diesbezüglichen Einwand schriftlich auszuräumen.

Der Einwendungsführer hat sich jedoch bis heute nicht dazu geäußert. Der Einwand wird daher weiterhin als aufrecht erhalten bewertet.

Da jedoch die Oberflächenentwässerung so zu erfolgen hat, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden, kann diese Vorgehensweise nicht ohne ausdrückliche Zustimmung des Einwendungsführers und Eigentümers erfolgen. Grundsätzlich ist eine Vernässung der landwirtschaftlichen Nutzflächen zu vermeiden (siehe Auflage unter Teil A, Ziffer 3.7.5).

Alternative Möglichkeiten zur Öffnung der Verrohrung (= Anlage eines Grabens), um die Belange der Einwendungsführer (einheitliche Bewirtschaftung der Flurstücke Nrn. 92/1 und 93) und die schadlose Ableitung des Niederschlagswassers zu vereinbaren, sind nicht ersichtlich.

Rückhaltebecken an der Abzweigung zur R10 ist sehr großzügig ausgelegt - diese Fläche ist Teil eines Bauerwartungslandes. Daher unsere Forderung - den Grundverbrauch verringern.

Eine Verringerung des Landverbrauchs ist im Hinblick auf die Anforderungen nach Vergrößerung der Entsorgungssicherheit (Rückhaltung) nicht zu verwirklichen. Die Zufahrten (Umfahrungen) sind in diesem Umfang erforderlich. Eine Reduktion ist aufgrund der geplanten Böschungsneigung von 1:1,5 nicht möglich.

Ergänzend wird auf Ziffer 2.4.3 Nr. 1 verwiesen, in dem vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg sogar ein größeres Becken gefordert wird.

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 Eingriffe sind im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Ziffer 3.7.1). 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 16. Juli 2013 wird verwiesen.

2.5.2.3 **Einwendungsführer B 003 und B 004**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Durch das Straßenbauvorhaben verliert der Einwendungsführer rd. 0,395 ha. Hinzu kommt eine Restfläche von 0,139 ha, die aufgrund der fehlenden Erschließung und des ungünstigen Zuschnitts zu erwerben ist. Der Umfang des Eingriffs in das Einwendergrundstück ist dem Grunderwerbsplan und dem dazugehörigen Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen (Planfeststellungsunterlagen 14.1 und Unterlage 14.2).

Auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013 wird hingewiesen. Zu den mit Schreiben vom 12.09.2012 erhobenen und in der Erörterung weiterhin aufrechterhaltenen Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen.

Das Grundstück wird mit der Überführung geteilt. Eine sinnvolle landwirtschaftliche Bewirtschaftung ist mit so kleinen Flächen nicht möglich. Deswegen wird ein freiwilliger Landtausch für die gesamte Fläche des Feldes angeregt.

Auf Ziffer 2.5.1.3.2 sowie auf die Auflage Teil A, Ziffer 3.7.2 und 3.7.3 wird verwiesen.

Holzlagerplatz

Nach Angaben des Vorhabensträgers steht derzeit keine öffentliche Fläche in diesem Bereich zur Verfügung. Eine eventuelle Möglichkeit nach Ablauf der Bauausführung wird jedoch vom Vorhabensträger geprüft.

Eine Inanspruchnahme von privaten Flächen ist für die vorgesehene Nutzung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu rechtfertigen.

Lehmvorkommen

Die Eingriffe sind im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Ziffer 3.7.1). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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 16. Juli 2013 wird verwiesen.

2.5.2.4 Einwendungsführer B 005

Der Einwendungsführer ist nicht unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen.

Auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013 wird hingewiesen. Zu den mit Schreiben vom 01.09.2012 erhobenen und in der Erörterung weiterhin aufrechterhaltenen Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen.

Erhebliche zusätzliche Lärmbelästigung

Von den insgesamt 204 untersuchten Immissionsorten (51 Gebäude) werden die Voraussetzungen einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV nur bei 1 Gebäude erreicht. Bis auf 2 Gebäude entlang der Landshuter Straße ist bei allen untersuchten Immissionsorten eine geringe Verbesserung der Lärmsituation festzustellen. Auf die Ausführungen in Ziffer 2.3.4.1 dieses Beschlusses wird ausdrücklich verwiesen.

Für das Anwesen des Einwendungsführers wurden folgende Maximalwerte für den Ausbaufall errechnet:

Tag 43,9 dB(A)

Nacht 36,5 dB(A)

Im Vergleich zum Prognosenullfall (vergleichbar mit geforderten Unterführung, da Bestandsorientiert und Berücksichtigung der zukünftigen zulässigen Geschwindigkeiten von 100 / 80 km/h) wird die Lärmsituation mit bis -0,4 dB(A) sogar noch leicht verbessert (auf die Unterlage 11 wird verwiesen).

Es ist damit sichergestellt, dass im Bereich des Wohnanwesens des Einwendungsführers die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (Unterlagen 11.1a).

Eine Änderung der Trassenführung (Unterführung statt Überführung) bzw. aktive Lärmschutzmaßnahmen sind daher aus schalltechnischen Gründen nicht geboten.

Die Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auf Plausibilität geprüft. Mit den Berechnungsergebnissen besteht grundsätzlich Einverständnis.

Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung hinsichtlich der überarbeiteten Berechnungen (Nr. 3) sowie der Verdeutlichung der Verkehrsprognosen (Nr. 4) wird verwiesen.

Schwerverkehrsanteil

Bei der allgemeinen Straßenverkehrszählung im Jahr 2010 wurde im planfestzustellenden Bereich ein Schwerverkehrsanteil von 1.064 Fz/24h gezählt. Für den Prognosehorizont 2025 wurde der Scherverkehrsanteil mit 862 Fz/24h angenommen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wurde demnach der vom Einwendungsführer befürchtete weiterhin hohe Schwerverkehrsanteil auf der B 15 nach Fertigstellung der B15neu bis zur Autobahn A 92 gewürdigt. Eine Verringerung des Schwerverkehrs in stärkerem Umfang als bei der Gesamtverkehrsstärke ist, wegen der bedeutenden Gewerbe- und Industriegebiete, die weiterhin durch die Bundesstraße 15 erschlossen werden, nicht zu erwarten. Ein Rückgang des überregionalen Schwerverkehrs ist jedoch generell nach Fertigstellung der B 15neu zu erwarten.

Die Ermittlung der Schwerverkehrszahlen wurde deshalb auf Basis der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 mittels Trendprognose für das Jahr 2025 ohne Berücksichtigung der B 15neu hochgerechnet und das Ergebnis zum DTV₂₀₂₅ (unter Berücksichtigung der B 15neu) in Relation gesetzt, was zu keinerlei Beanstandung der Planfeststellungsbehörde führt.

Generell ist festzustellen, dass bedingt durch die Baumaßnahme keine Verkehrszunahme und keine Erhöhung der Lärmbelastung entstehen. Auch bei höheren Schwerverkehrszahlen, wären diese sowohl im Prognosenullfall als auch im Planungsfall zu berücksichtigen, was zu keinen höheren Differenzen der Mittelungspegel – und somit zu einer Änderung der Voraussetzungen einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV - führen würde. Insgesamt ist auch dann eine Lärmbelastung nicht zu erwarten, die mit Gesundheitsgefahren verbunden ist, worauf die Bildung eines Summenpegel „Straße + Bahn“ begründet wäre. Auf Ziffer 2.3.4.1.2 wird verwiesen.

Maßnahmenbezeichnung

Die Bezeichnung der Baumaßnahme „Erneuerung der Bahnbrücke“ ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht irreführend. Es handelt sich zwar um den „Neubau einer Straßenbrücke (Bahnüberführung)“ in Verbindung mit der „Auflassung einer Bahnbrücke (Bahnunterführung)“, wie vom Einwendungsführer vorgetragen, jedoch bestehen durch die Bezeichnung keinerlei nachteilige Auswirkungen auf die Erkennbarkeit der jeweiligen Betroffenheit durch die plangegegenständliche Maßnahme.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Auf die Ziffer 1.2 wird verwiesen.

Alternative Unterführung

Auf Ziffer 2.3.2, hier insbesondere Ziffer 2.3.2.3 sowie auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013 wird verwiesen.

Fazit:

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 16. Juli 2013 wird verwiesen.

2.5.2.5 Einwendungsführer B 006

Der Einwendungsführer ist nicht unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen.

Auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013 wird hingewiesen. Zu den mit Schreiben vom 12.09.2012 erhobenen und in der Erörterung weiterhin aufrechterhaltenen Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen.

Erhebliche zusätzliche Lärmbelästigung

Von den insgesamt 204 untersuchten Immissionsorten (51 Gebäude) werden die Voraussetzungen einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV nur bei 1 Gebäude erreicht. Bis auf 2 Gebäude entlang der Landshuter Straße ist bei allen untersuchten Immissionsorten eine geringe Verbesserung der Lärmsituation festzustellen. Auf die Ausführungen in Ziffer 2.3.4.1 dieses Beschlusses wird ausdrücklich verwiesen.

Für das Anwesen des Einwendungsführers wurden folgende Maximalwerte für den Ausbaufall errechnet:

Tag 43,5 dB(A)

Nacht 36,1 dB(A)

Im Vergleich zum Prognosenullfall (vergleichbar mit geforderten Unterführung, da Bestandsorientiert und Berücksichtigung der zukünftigen zulässigen Geschwindigkeiten von 100 / 80 km/h) wird die Lärmsituation mit bis -0,4 dB(A) sogar noch leicht verbessert (auf die Unterlage 11 wird verwiesen).

Es ist damit sichergestellt, dass im Bereich des Wohnanwesens des Einwendungsführers die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (Unterlagen 11.1a).

Eine Änderung der Trassenführung (Unterführung statt Überführung) bzw. aktive Lärmschutzmaßnahmen sind daher aus schalltechnischen Gründen nicht geboten.

Die Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auf Plausibilität geprüft. Mit den Berechnungsergebnissen besteht grundsätzlich Einverständnis.

Ansonsten wird auf die Würdigung der Ziffer 2.5.2.4 verwiesen.

Fazit:

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 16. Juli 2013 wird verwiesen.

2.5.2.6 Einwendungsführer B 007 bis B 013

Die Einwendungsführer sind nicht unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen.

Auf die Niederschrift zur Erörterung vom 16.07.2013, an dem der Einwendungsführer B 008 teilgenommen hat bzw. die Einwendungsführer B 007 vertreten wurden, wird hingewiesen. Zu den mit Schreiben je vom 12.09.2012 erhobenen und in der Erörterung weiterhin aufrechterhaltenen Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen.

Erhebliche zusätzliche Lärmbelästigung

Von den insgesamt 204 untersuchten Immissionsorten (51 Gebäude) werden die Voraussetzungen einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV nur bei 1 Gebäude erreicht. Bis auf 2 Gebäude entlang der Landshuter Straße ist bei allen untersuchten Immissionsorten eine geringe Verbesserung der Lärmsituation festzustellen. Auf die Ausführungen in Ziffer 2.3.4.1 dieses Beschlusses wird ausdrücklich verwiesen.

Für die Anwesen der Einwendungsführer wurden folgende Maximalwerte für den Ausbaufall errechnet:

Einwendungsführer B.007:

Tag 59,6 dB(A)

Nacht 52,3 dB(A)

Im Vergleich zum Prognosenullfall (vergleichbar mit geforderten Unterführung, da Bestandsorientiert und Berücksichtigung der zukünftigen zulässigen Geschwindigkeiten von 100 / 80 km/h) wird die Lärmsituation mit bis -3,0 dB(A) sogar noch verbessert (auf die Unterlage 11 wird verwiesen).

Einwendungsführer B.008:

Tag 45,4 dB(A)

Nacht 38,1 dB(A)

Im Vergleich zum Prognosenullfall (vergleichbar mit geforderten Unterführung, da Bestandsorientiert und Berücksichtigung der zukünftigen zulässigen Geschwindigkeiten von 100 / 80 km/h) wird die Lärmsituation mit bis -0,3 dB(A) sogar noch verbessert (auf die Unterlage 11 wird verwiesen).

Einwendungsführer B.009:

Tag 51,6 dB(A)

Nacht 44,3 dB(A)

Im Vergleich zum Prognosenullfall (vergleichbar mit geforderten Unterführung, da Bestandsorientiert und Berücksichtigung der zukünftigen zulässigen Geschwindigkeiten von 100 / 80 km/h) wird die Lärmsituation mit bis -2,2 dB(A) sogar noch verbessert (auf die Unterlage 11 wird verwiesen).

Einwendungsführer B 010 bis B 013:

Tag 43,3 dB(A)

Nacht 36,0 dB(A)

Im Vergleich zum Prognosenullfall (vergleichbar mit geforderten Unterführung, da Bestandsorientiert und Berücksichtigung der zukünftigen zulässigen Geschwindigkeiten von 100 / 80 km/h) wird die Lärmsituation mit bis -0,4 dB(A) sogar noch verbessert (auf die Unterlage 11 wird verwiesen).

Es ist damit sichergestellt, dass im Bereich der Wohnanwesen der Einwendungsführers die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (Unterlagen 11.1a).

Eine Änderung der Trassenführung (Unterführung statt Überführung) bzw. aktive Lärmschutzmaßnahmen sind daher aus schalltechnischen Gründen nicht geboten.

Die Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auf Plausibilität geprüft. Mit den Berechnungsergebnissen besteht grundsätzlich Einverständnis.

Ansonsten wird auf die Würdigung der Ziffer 2.5.2.4 verwiesen.

Fazit:

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 16. Juli 2013 wird verwiesen.

2.6 Zusammenfassung der berührten öffentlichen und privaten Belange

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden in Teil C. 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 angestrebte

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Durch Planänderungen und Ergänzungen gerade im Planfeststellungsverfahren konnten Forderungen von Verbänden und Betroffenen erfüllt werden. Das Verfahren ergab aber auch, dass die vorgesehene Trasse 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 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die straßenrechtlichen Verfügungen in Teil A. Ziffer 5 beruhen auf § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG.

3. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20. Februar 1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
in 80539 München
Ludwigstraße 23

schriftlich erhoben werden. Sie 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.

Das Gericht kann Tatsachen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17 e Abs. 5 FStrG, § 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird.

Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. durch E-mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrecht ist im Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 1. Juli 2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und zur Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Träger des Vorhabens, den Vereinigungen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zuzustellen (§ 17 b Abs. 1 Nr. 7 FStrG).

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den in Teil A. Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei

der Gemeinde Hagelstadt
Gailsbacher Straße 1
93095 Hagelstadt

der Gemeinde Mintraching
Friedenstraße 2
93098 Mintraching

während der Dienststunden 2 Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Nach Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG). Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt (Art. 74 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG).

Regensburg, 30. Juni 2014

gez.

Baierl
Regierungsdirektor