



**Regierung
der
Oberpfalz**

Planfeststellungsbeschluss

**für die Bundesstraße 15
„Landshut - Regensburg“**

**Erneuerung der Bahnbrücke bei Höhen-
berg, Bauabschnitt I**

von Bau-km 0 + 000 (= Stat. B15_1600_3,840)

bis Bau-km 1 + 050 (= Stat. B15_1600_4,890)

**Regensburg,
28. Februar 2011
Regierung der Oberpfalz**



31/32.2-4354.2.B 15 - 13

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes

Bundesstraße 15 „Landshut - Regensburg“

Erneuerung der Bahnbrücke bei Höhenberg, Bauabschnitt I

Bau-km 0+000 (= Stat. B15_1600_3,840) bis Bau-km 1+050 (= Stat. B15_1600_4,890)

Planfeststellungsbeschluss

vom

28. Februar 2011

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
A	Beschlusstenor	1
I.	Feststellung des Planes	1
II.	Festgestellte Planunterlagen	2
III.	Nebenbestimmungen	3
1.	Unterrichtungspflichten	3
2.	Vereinbarungen	4
3.	Regelungen und Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren	4
4.	Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke	4
5.	Auflagen zur Bauausführung	6
6.	Belange des Denkmalschutzes	7
7.	Belange des Natur- und Landschaftsschutzes	8

	Seite
IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen	8
1. Wasserrechtliche Erlaubnisse	9
2. Wasserrechtliche Auflagen	10
V. Eisenbahnrechtliche Planfeststellung und Auflagen	9
1. Eisenbahnrechtliche Planfeststellung	9
2. Eisenbahnrechtliche Auflagen	9
VI. Bau- und Unterhaltungskosten	12
VII. Widmung, Umstufung und Einziehung von Straßen	12
VIII. Entscheidungen über Einwendungen	13
IX. Kosten des Planfeststellungsverfahrens	13
B) Begründung	14
I. Sachverhalt	14
1. Beschreibung des Vorhabens	14
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	14
2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	14
2.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange	14
2.3 Auslegung der Pläne und Erörterung	15
II. Entscheidungsgründe	16
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	16
1.1 Rechtsgrundlage	16
1.2 Zuständigkeit	17
1.3 UVP-Pflicht	17
1.4 Verträglichkeitsprüfung (FFH-RL / VS-RL)	18
2. Materiell-rechtliche Würdigung	19
2.1 Planrechtfertigung und Planungsziele	19
2.1.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	19
2.1.2 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	20
2.1.3 Auswirkungen auf die Umwelt	21
2.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	21
2.2.1 Raumordnerische Entwicklungsziele	21
2.2.2 Planungsvarianten	21

	Seite	
2.2.3	Planfestzustellender Ausbauumfang	22
2.2.4	Immissionsschutz, Bodenschutz	26
2.2.5	Naturschutz und Landschaftspflege	33
2.2.6	Artenschutz	41
2.2.7	Denkmalschutz	51
2.2.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	52
2.2.9	Waldrechtliche Belange	53
2.2.10	Gewässerschutz	53
2.3	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände	55
2.3.1	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg - Bereich Landwirtschaft	56
2.3.2	Bayerischer Bauernverband – Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz	56
2.4	Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. For- derungen Privater	57
2.4.1	Einflüsse auf private Belange	57
2.4.2	Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater	58
2.4.2.1	Einwendungsführer 005	58
2.4.2.2	Einwendungsführer 001	59
2.5	Zusammenfassung der berührten öffentlichen und privaten Belange	59
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	60
3.	Kostenentscheidung	60
	Rechtsbehelfsbelehrung	61
	Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung	61
	Hinweis zur Auslegung	61

- nachrichtlich -



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	(Bayerisches) Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Aust	„Die Enteignungsentschädigung“
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung in der Fassung vom 16.02.2005
BauGB	Baugesetzbuch
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter, Zeitschrift
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BAnz.	Bundesanzeiger
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BwVz	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen - Eigenüberwachungsverordnung – Bayern vom 20.09.1995
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VorP	FFH-Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsabschätzung)
FiG	Fischereigesetz
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVStr.	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
JagdH	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken i. d. F. vom 07.06.2003, Bundesanzeiger Nr. 146a
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABI.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz

SDB	Standard-Datenbogen
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht, Zeitschrift
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung d. Gesetzes ü. d. Umweltverträglichkeitsprüfung
VerfGH	Bayerischer Verfassungsgerichtshof
VS-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinie vom 02.06.1997, ARS 26/1997
VLärmSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
VoGEV	Vogelschutzverordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen
Zeitler	„Bayerisches Straßen- und Wegegesetz“, Kommentar



31/32.2-4354.2.B 15 - 13

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes

Bundesstraße 15 „Landshut - Regensburg“

Erneuerung der Bahnbrücke bei Höhenberg, Bauabschnitt I

Bau-km 0+000 (= Stat. B15_1600_3,840) bis Bau-km 1+050 (= Stat. B15_1600_4,890)

Aufgrund von §§ 17b Abs. 1 Nr. 6, 22 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl I S. 1206), in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes – BayStrWG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1981 (GVBl 1981 S. 448), zuletzt geändert durch § 6 des Gesetzes vom 20. Dezember 2007 (GVBl. 2007 S. 958) erlässt die Regierung der Oberpfalz folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A Beschlusstenor

I. Feststellung des Planes

Der Plan für das Bauvorhaben „Bundesstraße 15, Landshut - Regensburg, Erneuerung der Bahnbrücke bei Höhenberg, Bauabschnitt I von Bau-km 0+000 (= Stat. B15_1600_3,840) bis Bau-km 1+050 (= Stat. B15_1600_4,890) mit den sich aus Teil A, Ziffern II. bis VII. dieses Beschlusses sowie den Roteintragungen ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird gemäß §§ 17 ff FStrG i.V.m. Art. 72 bis 78 BayVwVfG festgestellt.

II.

II. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

1. Erläuterungsbericht vom 4. Juni 2010
Unterlage 1
2. Übersichtslageplan M 1:5.000 vom 4. Juni 2010
Unterlage 3, Blatt Nr. 1
3. Regelquerschnitt M 1:50 vom 4. Juni 2010
Unterlage 6, Blatt Nr. 1
4. Lageplan M 1:1.000 vom 4. Juni 2010
Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1

Bauwerksverzeichnis vom 4. Juni 2010
Unterlage 7.2
5. Höhenplan M 1:1.000/100 vom 4. Juni 2010
Unterlage 8, Blatt Nr. 1
6. Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 4. Juni 2010
Unterlage 11.1

Bezeichnung der schalltechnisch untersuchten Gebäude M 1:5.000 vom
4. Juni 2010
Unterlage 11.2
7. Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil vom 4. Juni 2010
Unterlage 12.1

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan M 1:2.000 vom
4. Juni 2010
Unterlage 12.2

Landschaftspflegerischer Maßnahmeplan vom 4. Juni 2010
Unterlage 12.3

Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom
4. Juni 2010
Unterlage 12.4
8. Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen vom 4. Juni 2010
Unterlage 13.1

Lageplan Einzugsgebiete

Unterlage 13.2

9. Grunderwerbsplan M 1:1.000 vom 4. Juni 2010

Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1

Grunderwerbsverzeichnis vom 4. Juni 2010

Unterlage 14.2

Den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt ist die:

- Übersichtskarte M 1:100.000 vom 4. Juni 2010

Unterlage 2, Blatt Nr. 1

Vom Staatlichen Bauamt Regensburg wurde mit der Erstellung

- der Planfeststellungsunterlagen 1 bis 11.2 und 13.1 bis 14.2 das Büro BBI Bauer Beratende Ingenieure GmbH, Niederlassung Regensburg, Im Gewerbepark A 15, 93059 Regensburg und
- der Unterlagen 12.1 bis 12.3 das Landschaftsbüro Pirkl - Riedel - Theurer, Büro Landshut, Piflaser Weg 10, 84034 Landshut

beauftragt.

III. Nebenbestimmungen

1. Unterrichtungspflichten

- die Gemeinde Hagelstadt
Gailsbacher Straße 1
93095 Hagelstadt
- die Gemeinde Pfakofen
Verwaltungsgemeinschaft Alteglofsheim
Bahnhofstraße 10
93087 Alteglofsheim
- das Landratsamt Regensburg
Altmühlstraße 3
93059 Regensburg
- das Wasserwirtschaftsamt Regensburg
Landshuter Straße 59
93053 Regensburg

- das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege
Abteilung B
Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte
Hofgraben 4
80539 München

(spätestens 2 Monate vor Beginn der Bauarbeiten)
- die Deutsche Telekom AG
Netzproduktion GmbH
Bajuwarenstraße 4
93053 Regensburg

(mindestens 3 Monate vor Beginn der Bauarbeiten beim zuständigen Ressort
Produktion Technische Infrastruktur Regensburg, Bajuwarenstraße 4, 93053
Regensburg, Tel.: 0800/330 9747)

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. 200 und 201) und
 - b) über die Einzelheiten der Bauausführung
- eine Vereinbarung abzuschließen.

Falls vor der Baudurchführung zwischen dem Vorhabensträger und der Deutschen Bahn AG keine Kreuzungsvereinbarung zustande kommt, sind die zu treffenden Kreuzungsregelungen einer nachträglichen Planfeststellung vorbehalten.

3. Regelungen und Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren

Regelungen und Maßnahmen, über die im übrigen Planfeststellungsverfahren eine Einigung mit der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) erzielt wurde oder eine Zusage bindend abgegeben wurde, sind zu beachten.

4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke

- 4.1 Der Straßenbaulastträger hat die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das Grundeigentum angemessen zu entschädigen; dies gilt insbesondere für
 - die dauernde Inanspruchnahme von Grundstücksflächen,
 - die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese,

- Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme;
- Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
- Anschneidungs- und Durchschneidungsschädigungen.

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

- 4.2 Das Staatliche Bauamt Regensburg hat sich nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Grundstückseigentümern für abzutretende land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.
- 4.3 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.
- 4.4 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 Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben.
- 4.5 Die vorübergehende Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Grundstücke für Lager- und Arbeitsflächen ist den Betroffenen frühzeitig mitzuteilen.
- 4.6 Durch die vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verursachte Bodenverdichtungen sind vor der Aufnahme einer weiteren landwirtschaftlichen Nutzung durch eine entsprechende Tiefenlockerung des Bodens zu beseitigen.
- 4.7 Es ist durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist. Kurzzeitige Behinderungen während der Bauausführung sind mit den Betroffenen abzustimmen.
- 4.8 Die Lage neuer oder geänderter Zufahrten zu Grundstücken ist im Benehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern und Pächtern festzulegen.
- 4.9 Maßnahmebedingte Änderungen, insbesondere Verlegungen von Grundstückseinfriedungen, Zugängen und anderen Anlagen müssen - im Einvernehmen mit dem Eigentümer - in gleichwertiger Weise erfolgen.

- 4.10 Das Oberflächenwasser des Straßenkörpers ist so abzuleiten, dass für die anliegenden Grundstücke keine Nachteile entstehen. Ebenso ist die Höhe von Erddeponien so zu bemessen, dass benachbarte landwirtschaftliche Flächen nicht durch abfließendes Oberflächenwasser beeinträchtigt werden.
- 4.11 Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten spürbare Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Straßenbaulastträger nachträglich - im Einvernehmen mit dem Eigentümer - geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen.
- 4.12 Bestehende Drainageanlagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wieder herzustellen.
- 4.13 Bei der Bepflanzung der Straßen- und Nebenflächen sind die nachbarschaftsrechtlichen Abstandsflächen zu beachten. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass landwirtschaftliche Nutzflächen nicht spürbar beeinträchtigt werden.
- 4.14 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener landwirtschaftlicher Flächen nicht beeinträchtigt wird.

5. Auflagen zur Bauausführung

- 5.1 Die Maßnahme ist nach den Plänen vom 4. Juni 2010 auszuführen.
- 5.2 Sofern Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme berührt werden, sind sie in erforderlichem Umfang im Benehmen mit den Versorgungsunternehmen bzw. Eigentümern zu sichern und funktionsfähig anzupassen. Leitungsänderungen regeln sich nach privatem Recht.

Die mit der Bauausführung beauftragte Firma ist auf die Erkundungspflicht nach vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, sowie auf die einschlägigen Vorgaben gemäß Kabelschutzanweisung zur Vermeidung von Kabelschäden bei der Näherung zu Kabelanlagen hinzuweisen. Um Versorgungstrassen vor Verwurzelungen durch geplante Bepflanzungen zu schützen sind geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen. Auf das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, in dem Gestaltungsmöglichkeiten entlang von Leitungstrassen aufgezeigt sind, wird verwiesen. Ebenso wird auf die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen und Unfallverhütungsvorschriften insbesondere bei der Einrichtung und dem Betrieb von Baustellen in der Nähe von Telekommunikationsanlagen, elektrischen Leitungen und Kabeln sowie Gasleitungen, hingewiesen.

6. Belange des Denkmalschutzes

- 6.1 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodentalertümern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Regensburg) zu melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG).
- 6.2 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.
- 6.3 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 6.4 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.
- 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.
- 6.5 Eine eventuelle denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG wird durch diese Planfeststellung gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG ersetzt.
- 6.6 Marterl, Gedenksteine und Feldkreuze im Bereich des Vorhabens sind ggf. im Einvernehmen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Regensburg) an eine andere günstigere Stelle zu verlegen.

7. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

- 7.1 Die Rodung der Gehölze sowie die Baufeldfreimachung sind auf die Zeit vom 01. Oktober – 28./29. Februar zu beschränken.
- 7.2 Die zum Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vorgesehene Gestaltungsmaßnahme G7, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt im Maßnahmeplan vom 4. Juni 2010 (Unterlagen 12.1, Ziffer 5.4 und 12.3, Blatt Nr. 8/8), ist bereits vor Baubeginn zu realisieren. Die Einzelheiten der Ausführung sind mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.
- 7.3 Die übrigen Gestaltungsmaßnahmen 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.
- 7.4 Um den Ausgleich aller Eingriffe sicherzustellen, werden nach Abschluss der Bauarbeiten alle tatsächlich erfolgten Eingriffe nochmals überprüft und ggf. zusätzliche Kompensationsmaßnahmen festgesetzt.
- 7.5 Wenn absehbar ist, dass Eingriffe während der Bauzeit erfolgen, die über den landschaftspflegerischen Begleitplan hinausgehen, so sind die Naturschutzbehörden umgehend einzuschalten. Auf Verlangen der Naturschutzbehörden gibt der Baulastträger (ggf. im Rahmen einer Ortseinsicht) Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.
- 7.6 Sollten Änderungen an der landschaftspflegerischen Ausgleichsfläche notwendig werden, sind diese Änderungen nur im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden zulässig.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen

1. Wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, 10, 15 des Wasserhaushaltsgesetzes -WHG- und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 2 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.

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1 Es ist darauf zu achten, dass das aus dem Außeneinzugsgebiet auf den Straßendamm zufließende Niederschlagswasser ordnungsgemäß abgeführt werden kann und kein Rückstau auf die angrenzenden Grundstücke entsteht.

2.2 Falls im Zuge der Baumaßnahmen (Erdbewegungen usw.) verdächtiges Material wie Bauschutt, verunreinigtes Erdreich o. ä. vorgefunden wird, ist gemäß Altlastenleitfaden umgehend das zuständige Landratsamt Regensburg zu informieren und sind die entsprechenden Fachbehörden zu beteiligen.

2.3 Der bestehende Straßenoberbau ist hinsichtlich teerhaltiger Stoffe zu untersuchen. Bei einem evtl. Wiedereinbau ggf. vorhandenen teerhaltigen Materials ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht folgendes zu beachten:

- Das Material ist an Ort und Stelle einzubauen.
- Nach Möglichkeit ist der emulsionsgebundene Einbau anzustreben.
- Das eingebaute Material ist vollständig mit Asphalt abzudecken.
- Die Gewässerunschädlichkeit ist zu bescheinigen.

Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg ist vor Beginn der Maßnahme über die geplante Vorgehensweise zu informieren.

V. Eisenbahnrechtliche Planfeststellung und Auflagen

1. Eisenbahnrechtliche Planfeststellung

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

- die Herstellung der neuen Straßenüberführung bei Bahn-km 117,880 der DB-Strecke München – Regensburg bzw. Bau-km 0+670 der Bundesstraße 15;
- den Abbruch der alten Brücke bei Bahn-km 117,997 der DB-Strecke München – Regensburg einschließlich der Beseitigung und Rekultivierung der alten Brückentrampen.

2. Eisenbahnrechtliche Auflagen

2.1 Schienenetz – Sicherheitsauflagen zu den benachbarten Bahnanlagen

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. Höh (oder dessen örtlichem Vertreter) unter der Tel. Nr. 0941/500 - 6395 oder über Handy 0151 14 70 27 15 vor Ort im Rahmen einer **Baustelleneinweisung mit Siche-**

rungsunterweisung 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 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 der zuständige Fahrdienstleiter Obertraubling, Ruf 0941/500-344 bzw. die AVE - München unter der Tel. Nr. 089 /1308 -1110 zu verständigen.

- 2.1.2 Ein Betreten und Befahren des Gefahrenbereiches der Bahnanlagen ist durch geeignete und wirksame Maßnahmen während der Bauzeit (z. B. Bauzaun) auszuschließen. Die Mitarbeiter der bauausführenden Firma haben sich vor Beginn der Arbeiten an Hand der Ril 132.0118 in Verbindung mit der GUV-V D 33 (bisher GUV 5.7) und GUV-R 2150 (bisher GUV 15.2) mit den Sicherheitsregeln für das Verhalten Eisenbahnfremder im Gefahrenbereich der Gleisanlagen vertraut zu machen. Dieses Heft kann von der DB Services, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721/938 - 5965 bezogen werden. Vor Baubeginn ist das Vorhalten des Heftes auf der Baustelle sowie die Einweisung aller Mitarbeiter durch den Baustellenleiter/Polier der bauausführenden Firma schriftlich der DBAG (dem 1. Bezirksleiter Fb oder dessen Vertreter) nachzuweisen.
- 2.1.3 Gegenüber den stromführenden Teilen der Oberleitungsanlagen (15 kV Hochspannungsleitung) sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen gemäß den VDE-Richtlinien einzuhalten.
- 2.1.4 Die Standsicherheit der Fahrleitungsmasten muss auch während der Baumaßnahmen stets gewährleistet sein. Die Erdoberkante darf im Umkreis von 5,00 m um die Fahrleitungsmasten nicht verändert werden. Bei einer Unterschreitung ist ein geprüfter statischer Nachweis vom Veranlasser vorzulegen.
- 2.1.5 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 im Maßstab 1:1.000 mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

- 2.1.6 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.
- 2.1.7 Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.
- 2.1.8 Erdaushub und Baumaterial dürfen nicht auf Bahngrund zwischen- oder abgelagert werden.
- 2.1.9 Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/Abdeckplanen etc. in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen/Sogwirkung) gelangen.
- 2.2 Telekommunikationsanlagen der DB Netz AG und der Firma Vodafone (ehemals Arcor)
- 2.2.1 Um Beschädigungen an den Telekommunikationskabeln bzw. -kabelanlagen zu vermeiden muss vor Baubeginn eine Kabeleinweisung durchgeführt werden. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Kabeleinweisung stattgefunden hat und die Kabellage zweifelsfrei feststeht. Im Rahmen der Kabeleinweisung wird dem Auftragnehmer (bauausführende Firma) ein Kabelmerkleblatt nach Ril 899/4 Anlage 1 (Richtlinie für den Bau von Fernmelde-, Signal- und Starkstrom-Kabelanlagen) ausgehändigt. Der Auftragnehmer verpflichtet sich die darin geforderten Bestimmungen und Schutzmaßnahmen für die Telekommunikationskabelanlagen zu beachten und einzuhalten.
Die Kabeleinweisung ist beim anlagenverantwortlichen Bezirksleiter Telekommunikationsanlagen schriftlich zu beantragen.
- 2.2.2 Die unbeabsichtigte oder unvermutete Freilegung von Telekommunikationskabeln ist der DB System GmbH unverzüglich anzuzeigen (Tel.: 0941-500-683).
- 2.2.3 Freigelegte Telekommunikationskabel sind von dem bauausführenden Unternehmen zu sichern und durch geeignete Maßnahmen vor Beschädigung und Diebstahl zu schützen. Ein Umlegen von freigelegten Kabeln ist nur unter Aufsicht eines fachkundigen Mitarbeiters der DB System GmbH zulässig.
- 2.2.4 Es ist darauf zu achten, dass die vorhandenen Telekommunikationskabel und -kabelführungssysteme (Tröge/Rohre/Schächte) nicht überbaut, überschüttet oder freigegeben werden und kein Baustellenmaterial darauf zwischengelagert wird. Kabelmerkmale dürfen nicht entfernt werden.
- 2.2.5 Im Bereich der Kabeltrassen ist die Oberfläche von Anpflanzungen freizuhalten.

VI. Bau- und Unterhaltungskosten

1. Die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und die Deutsche Bahn AG tragen die Kosten der Änderung der bestehenden höhenfreien Kreuzung der Bundesstraße 15 mit der DB-Strecke München – Regensburg durch den Bau einer neuen Überführung (kreuzungsbedingte Kosten) entsprechend der nach § 5 EKrG noch abzuschließenden Vereinbarung (siehe vorstehende Ziffer 2 dieses Beschlusses), sofern im Bauwerksverzeichnis keine anderweitige Regelung getroffen ist. Die Unterhaltung regelt sich nach § 13 FStrG bzw. Art. 14 EKrG.
2. Die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) trägt die nicht kreuzungsbedingten Kosten für den Ausbau der Bundesstraße 15 soweit im Bauwerksverzeichnis keine anderweitige Regelung getroffen ist. In diesem Umfang obliegt ihr auch die Unterhaltung.
3. Die Kostentragung für Kreuzungen und Einmündungen richtet sich nach § 12 FStrG bzw. Art. 32 BayStrWG. Die Unterhaltung der Kreuzungen bzw. Einmündungen richtet sich nach § 13 FStrG i. V. m. der Verordnung über Kreuzungsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen vom 02.12.1975 (BGBl I S. 2985) bzw. nach Art. 33 BayStrWG.
4. Die Kostentragung für Änderungsmaßnahmen an kreuzenden Telekommunikationsanlagen richtet sich nach dem Telekommunikationsgesetz vom 22.06.2004.
5. Die Kostentragung für die Änderung der Versorgungsleitungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie ist im Bauwerksverzeichnis nur nachrichtlich aufgenommen.

VII. Widmung, Umstufung und Einziehung von Straßen

1. Die nach den festgestellten Plänen neu zu bauenden Teile öffentlicher Straßen und Wege werden mit der Verkehrsübergabe gewidmet (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG). Die Widmungsvoraussetzungen müssen im Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen (§ 2 Abs. 2 FStrG, Art. 6 Abs. 3 BayStrWG).
2. Die nach den festgestellten Plänen vorgesehene Umstufung öffentlicher Straßen und Wege wird mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 7 Abs. 5 BayStrWG). Bei Abstufungen hat der bisherige Straßenbaulastträger dafür einzustehen, dass der Ausbauzustand der abzustufenden Teilstrecken nicht hinter den Anforderungen der künftigen Straßenklasse zurückbleibt (§ 6 Abs. 1a FStrG, Art. 9 Abs. 4 BayStrWG). Die Einzelheiten sind in einer gesonderten Vereinbarung zu regeln.

3. Die nach den festgestellten Plänen vorgesehene Einziehung öffentlicher Straßen und Wege wird mit der Sperrung wirksam (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

VIII. Entscheidungen über Einwendungen

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

IX. Kosten des Planfeststellungsverfahrens

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Für diesen Beschluss werden keine Gebühren oder Auslagen erhoben.

B) Begründung:

I. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die bestehende Bundesstraße 15 ist als überregionale Verbindung einzustufen. Die Anschlussstellen an die Bundesautobahnen A 92 bei Landshut und A 3 bei Regensburg stellen hier eine Anbindung an das übergeordnete Fernstraßennetz dar und unterstreichen den überregionalen Verbindungscharakter der Bundesstraße 15.

Die vorhandene Linie ist im auszubauenden Bereich sehr stark durch die bestehende Straßenüberführung der Bundesstraße 15 über die DB-Strecke München - Regensburg gekennzeichnet. Der annähernd senkrechte Kreuzungswinkel mit der Bahnlinie führt zu einer starken Rechtskurve, die der anschließenden Linienführung und Streckencharakteristik erheblich widerspricht.

Im Zuge der Erneuerung der Brücke über die DB-Strecke München – Regensburg südlich von Höhenberg ist eine Verbesserung der Linienführung der Bundesstraße 15 angestrebt.

Der plangegenständliche Bauabschnitt I befindet sich südlich von Höhenberg und beinhaltet den Neubau der Straßenüberführung sowie die gleichzeitige Verbesserung der unzureichenden Linienführung der Bundesstraße 15 in diesem Bereich. Die Ausbaulänge beträgt ca. 1 km.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Regensburg hat mit Schreiben vom 10. Mai 2010, Az.: P11-43542/B15, die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff FStrG für das Bauvorhaben „Bundesstraße 15, Landshut - Regensburg, Erneuerung der Bahnbrücke bei Höhenberg, Bauabschnitt I von Bau-km 0+000 (= Stat. B15_1600_3,840) bis Bau-km 1+050 (= Stat. B15_1600_4,890)“ beantragt.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 7. Juni 2010 eingeleitet.

2.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 7. Juni 2010 den folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und Stellen Gelegenheit in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Gemeinde Hagelstadt
- der Gemeinde Pfakofen - Verwaltungsgemeinschaft Alteglofsheim

- dem Landratsamt Regensburg
- dem Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Regionalen Planungsverband Regensburg
- dem Vermessungsamt Regensburg
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
Abteilung B
Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte
- dem Bayerischen Landesamt für Umwelt
- dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Regensburg
-Bereich Landwirtschaft-
- dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Regensburg
-Bereich Forsten-
- der Wehrbereichsverwaltung Süd
-Außenstelle München-
- der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH
- der DB Services Immobilien GmbH
Ib Regensburg, KTN
- dem Eisenbahnbundesamt
Außenstelle München
- dem Bayerischen Bauernverband
Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz
- der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung
Sachgebiet 24 der Regierung der Oberpfalz
- der Höheren Naturschutzbehörde
Sachgebiet 51 der Regierung der Oberpfalz

2.3 Auslegung der Pläne und Erörterung

2.3.1 Auslegung der Pläne vom 4. Juni 2010

Der Plan für das Bauvorhaben „Bundesstraße 15, Landshut - Regensburg, Erneuerung der Bahnbrücke bei Höhenberg, Bauabschnitt I von Bau-km 0+000 (= Stat. B15_1600_3,840) bis Bau-km 1+050 (= Stat. B15_1600_4,890)“ vom 4. Juni 2010 wurde in

- der Gemeinde Hagelstadt:
vom: 5. Juli 2010 bis einschließlich: 6. August 2010
- der Verwaltungsgemeinschaft Alteglofsheim:
vom: 29. Juni 2010 bis einschließlich: 28. Juli 2010

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

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

2.3.2 Erörterung

Nachdem

- a) die gegen die Pläne erhobenen Einwendungen Entschädigungsfragen betreffen, die im Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden (vgl. Teil A, Ziffer 4 dieses Beschlusses),
 - b) den Forderungen der Träger öffentlicher Belange durch Zusagen des Vorhabensträgers und Auflagen in diesem Beschluss (vgl. Teil A, Abschnitt III und IV) Rechnung getragen wird,
 - c) den Beteiligten mit Schreiben vom 6. Dezember 2010 mitgeteilt wurde, dass beabsichtigt ist, ohne mündliche Verhandlung zu entscheiden und kein Beteiligter innerhalb der festgesetzten Frist Einwendungen dagegen erhoben hat,
- konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens auf die Durchführung einer Erörterungsverhandlung verzichtet werden (§ 17a Nr. 5 FStrG, Art. 73 Abs. 6 Satz 6 BayVwVfG i.V.m. Art. 67 Abs. 2 Nrn. 1 und 3 BayVwVfG).

II. **Entscheidungsgründe**

1. **Verfahrensrechtliche Bewertung**

1.1 Rechtsgrundlage

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen (einschließlich aller Nebenanlagen) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Bauvorhaben „Bundesstraße 15, Landshut - Regensburg, Erneuerung der Bahnbrücke bei Höhenberg, Bauabschnitt I von Bau-km 0+000 (= Stat. B15_1600_3,840) bis Bau-km 1+050 (= Stat. B15_1600_4,890)“ unterliegt dieser Planfeststellungspflicht.

In diesem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren konnte auch über alle Maßnahmen entschieden werden, die die Kreuzungsbaumaßnahme nach § 3 EKrG zur Erneuerung der in Bahn-km 117,997 bestehenden Straßenüberführung der DB-Strecke München – Regensburg betreffen. Gemäß § 12 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungs-

gesetz (EKrG) wurde sowohl von der Deutschen Bahn AG als auch vom Straßenbau-
lastträger 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-rechtliche Beziehungen zwischen
dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend ge-
regelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechts-
vorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Er-
laubnisse, 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 der Oberpfalz jedoch
auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entschei-
den. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstra-
ßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung der Oberpfalz als Anhörungs- und Planfeststellungs-
behörde beruht auf Art. 39 Abs. 1 und Abs. 2 BayStrWG. Die örtliche Zuständigkeit
ergibt sich aus Art. 3 BayVwVfG.

1.3 UVP-Pflicht

Das planfestzustellende Vorhaben fällt nicht unter die UVP-pflichtigen Vorhaben i. S.
d. Nrn. 14.3, 14.4 und 14.5 der Anlage 1 zu §§ 3, 3b UVPG.

Für das Bauvorhaben besteht jedoch nach § 3 e Abs.1 Nr.2 und 3 bzw. 3c UVPG
i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zu §§ 3, 3b UVPG die Verpflichtung zur Durchführung
einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzel-
falls ergibt, dass das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde auf
Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG
aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Im Zuge der Erneuerung der Bahnbrücke bei Höhenberg wird auch die Linienführung
der bestehenden Bundesstraße 15 auf einer Länge von rd. 1 km entsprechend ver-
bessert. Die mit der Linienverbesserung entbehrlich werdenden Straßenbestandteile
der bestehenden Bundesstraße 15 werden rekultiviert, so dass die Inanspruchnahme
der Naturgüter Wasser, Boden, Natur und Landschaft gegenüber dem bisherigen
Umfang keine wesentlichen Veränderungen erfährt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft beschränken sich auf ein Mindestmaß und können mit landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden. Die umweltrelevanten Merkmale des Vorhabens im Sinne der Anlage 2 zum UVPG bleiben deutlich hinter den Vorhaben zurück, für die in Anlage 1, Ziffern 14.3 bis 14.5 eine UVP-Pflicht begründet wird. Der Standard des Vorhabens weist keine besondere ökologische Empfindlichkeit auf, der dazu führen würde, dass hinsichtlich Dauer, Ausmaß oder Wahrscheinlichkeit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären, zu erwarten wären.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war demnach nicht erforderlich.

1.4 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.

Auch hinsichtlich des unter c) aufgeführten FFH-Gebiets „Tal der Großen Laber zwischen Sandsbach und Unterdeggenbach“ sind vorliegend mit hinreichender Wahrscheinlichkeit keinerlei Beeinträchtigungen des Natur 2000-Gebiets und dessen Erhaltungsziele zu erwarten. Im Bereich der Neutrassierung befindet sich ein (anthro-

pogen stark verändertes) Quellgebiet des Kirschbachs. Der Kirschbach mündet westlich des FFH-Gebiets in die Laber, steht also nicht funktionell über den Gewässerlauf in direkter Verbindung mit dem Gebiet.

Außerdem wird die Trasse von den Feuchtlebensräumen, die die Restflächen des Quellgebietes darstellen, deutlich abgerückt. Das Risiko der Beeinträchtigung von Gewässer- und Feuchtlebensräumen wird verringert.

Ebenso sind mit dem Vorhaben in Anbetracht der bereits bestehenden Bundesstraße 15 und der sehr großen Entfernungen zu weiteren NATURA 2000-Gebieten keine zusätzlichen Barriere-Effekte zwischen NATURA 2000-Gebieten verbunden.

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

Eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Planrechtfertigung und Planungsziele

2.1.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die vorhandene Brücke im Zuge der Bundesstraße 15 über die DB-Strecke München - Regensburg südlich von Höhenberg ist erneuerungsbedürftig. Durch verschiedene Prüfungen des Bauwerkszustandes wurden Schäden am Über- und am Unterbau bzw. Widerlager, an den Kappen sowie an den Schutzeinrichtungen festgestellt. Diese Schäden in Form von Betonabplatzungen, losem Beton, Betonrissen, stark beschädigtem Schrammbord, Schäden an der Abdichtung und am Fahrbahnbelag beeinträchtigen Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Brücke. Die letzte Hauptprüfung im Juli 2006 bewertet den Zustand des Bauwerks mit der Note 2,9 (Grenzbereich zum „nicht ausreichenden Zustand“).

Darüber hinaus werden auch weder der Brückenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m noch die vorhandenen Schutzeinrichtungen (Schrammbord, Schutzplanke und Geländer) den heutigen Anforderungen und geltenden Richtlinien gerecht. Gerade der in den letzten Jahren stetig zunehmende Schwerlastverkehr ist hierdurch einem zusätzlichen Risiko ausgesetzt.

Die vorhandene Linie ist im auszubauenden Bereich sehr stark durch die bestehende Straßenüberführung der Bundesstraße 15 über die Bahnlinie gekennzeichnet. Durch den annähernd senkrechten Kreuzungswinkel mit der Bahnlinie weist die Linienführung der Bundesstraße 15, die bis zur Querung weitestgehend parallel zu den Gleisen verläuft, einen plötzlichen Richtungswechsel in Form einer scharfen Rechtskurve (Radius ca. 50 m) auf. Dieser Verlauf entspricht nicht der vorhandenen Linienführung

in den anschließenden Abschnitten der Bundesstraße und erhöht dadurch die Unfallgefahr bzw. mindert die Verkehrssicherheit erheblich. Dies wird auch durch die immer wieder auftretenden Unfälle bestätigt.

Die Sichtverhältnisse und hierbei insbesondere die Haltesichtweite bei Annäherung an die Bahnquerung sind eingeschränkt und führen in Verbindung mit stark abbremsenden Fahrzeugen ebenfalls zu einem erhöhten Unfallrisiko.

Die hier dargelegte unterbrochene Streckencharakteristik, der Zustand und die Abmessungen des Brückenbauwerks sowie der Querschnitt der vorhandenen Bundesstraße 15 sind mit den Anforderungen der bereits bestehenden aber auch künftig zu erwartenden Verkehrsverhältnisse nicht mehr zu vereinbaren.

2.1.2 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Die amtliche Verkehrszählung aus dem Jahr 2005 ergab für den betroffenen Streckenabschnitt eine Verkehrsbelastung von 5.100 Kfz/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 Höhenberg folgende DTV-Werte:

	ohne B 15 neu	mit B 15 neu
DTV ₂₀₂₀ in Kfz / 24 h	6.600	4.300

Der Schwerlastanteil liegt unter 900 Fz/24h (DTV_{SV,2020}).

Der prognostizierte Rückgang der Verkehrsbelastung durch die Bundesstraße 15 neu im Jahr 2020 um rd. 35 % führt zwar zu einer Entlastung der bestehenden Bundesstraße 15, die sich aber aufgrund der vorhandenen und in vorstehender Ziffer 2.1.1 beschriebenen Defizite nicht positiv auswirken kann.

Der nach RAS-Q 96 gewählte Querschnitt RQ 10,5 sowie die gewählte neue Trassierung im Ausbaubereich werden den sich aus dem künftigen Verkehrsaufkommen von 4.300 Kfz/24h ergebenden Anforderungen gerecht.

Durch den Neubau des Brückenbauwerks und der damit verbundenen Linienverbesserung entfällt der aufgrund des abrupten Richtungswechsels 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.

2.1.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn und die Verbesserung der Linienführung wird sich auf dem Ausbaubereich der bestehenden Bundesstraße 15 ein stetigerer Verkehrsfluss einstellen, dieser war durch die vorhandene senkrechte Querung der Bahnlinie und der damit verbundenen scharfen Rechtskurve (Radius ca. 50 m) bislang unterbrochen. Dies führt zu verringertem Kraftstoffverbrauch und somit zu abnehmenden Abgasbelastungen der Umwelt. Die verringerte Unfallgefahr senkt die Wahrscheinlichkeit einer Grundwasserverunreinigung.

Durch den neuen gleichmäßigen Fahrbahnbelag sowie dem Wegfall der starken Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge der Fahrzeuge im Bereich der bestehenden Bahnquerung wird darüber hinaus die Lärmbelastung vermindert.

2.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.2.1 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Verbesserung der Linie führt zu einer Anpassung des Ausbaubereiches an die vorhandene Streckencharakteristik der Bundesstraße 15. Die Entwicklungsziele der bestehenden Bundesstraße 15 werden im betroffenen Streckenabschnitt durch eine mögliche Abstufung nach Fertigstellung der Bundesstraße 15 neu, die den Charakter einer Fernstraße aufweisen wird und im Abschnitt zwischen Saalhaupt und Neufahrn i.NB. bereits im Bau ist, verändert.

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.

2.2.2 Planungsvarianten

Die Linienführung der Ausbaustrecke ist durch die bestehende Bundesstraße 15 und die vorhandenen Zwangspunkte

- weitestgehend bestandsorientierter Ausbau,
- einzuhaltendes Lichtraumprofil im Querungsbereich mit der DB-Strecke München - Regensburg sowie Standorte der Fahrleitungsmasten,
- Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft (vorhandener Waldbereich, Zauneidechse und Schlingnatter) und den

- Anschluss vorhandener Straßen und Wege

weitestgehend festgelegt. Lagemäßig sind nur geringfügige Verschiebungen möglich. Grundsätzlich andere Trassenvarianten kommen daher nicht in Frage.

2.2.3 Planfestzustellender Ausbauumfang

2.2.3.1 Trassierung

Die Bundesstraße 15 ist im plangegenständlichen Bereich als anbaufreie, überregionale Straßenverbindung außerhalb bebauter Gebiete einzustufen. Sie stellt eine maßgebende Verbindungsfunktion dar und entspricht somit der Straßenkategorie LS II nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Als Entwurfsgeschwindigkeit wurde für den gesamten Bereich $V_e = 80$ km/h gewählt.

Die Fahrgeschwindigkeit V_{85} wurde für den Ausbauabschnitt nach Bild 33 der RAS-L mit 100 km/h festgelegt.

Die vorhandenen Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des geplanten Ausbauabschnittes keine Unstetigkeiten auftreten und eine gleichmäßige Streckencharakteristik erreicht wird.

Nachfolgend werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der durchgehenden Bundesstraße den minimalen bzw. maximalen Werten der RAS-L 95 gegenübergestellt.

Trassierungselement	geplant	Grenzwert nach RAS-L für $V_E = 80$ km/h bzw. $V_{85} = 100$ km/h
Höchstlänge der Geraden	250 m	1.600 m
Kurvenmindestradius	500 m	250 m
Klothoidenmindestparameter	300 m	80 m
Höchstlängsneigung	4,0 %	6,0 %
Mindestlängsneigung im Verwindungsbereich	1,0 %	0,7 %
Kuppenmindesthalbmesser	7.000 m	4.400 m
Wannenmindesthalbmesser	7.500 m	1.300 m
Mindestquerneigung	2,5 %	2,5 %
Höchstquerneigung in Kurven	6,5 %	8,0 %
Mindesthaltesichtweite	190 m	160 m
Mindestüberholsichtweite	-	625 m
Streckenanteil Überholsichtweite	0,0 %	20,0 %

Bis auf die Überholsichtweite werden alle Trassierungselemente nach Kapitel 9 der RAS-L, Ausgabe 1995 eingehalten.

Aufgrund der vorhandenen Sichthindernisse (vorhandene Waldgebiete im Trassenbereich, Kuppe am Bauende, Sichteinschränkung durch Geländer im Bauwerksbereich), kann der erforderliche Streckenanteil von 20 % mit Überholsichtweite nicht ohne größere und nicht vertretbare Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Grundstücke Dritter erreicht werden.

2.2.3.2 Querschnitt

Für die bestehende Bundesstraße 15 südlich von Höhenberg wird, wie in vorstehender Ziffer 2.1.2 bereits ausgeführt, für das Jahr 2020 unter Berücksichtigung der Bundesstraße 15 neu eine Verkehrsbelastung von 4300 Kfz/24h angesetzt. Der Schwerverkehrsanteil liegt im Prognosejahr 2020 unter 900 Fz/24h.

Entsprechend Bild 4 der RAS-Q 96 wird der Querschnitt RQ 10,5 mit folgenden Querschnittsabmessungen gewählt:

Fahrfstreifenbreite	2 * 3,50 m
befestigter Randstreifen	2 * 0,25 m
Bankett	2 * 1,50 m (2 * 4,00 m im Einschnitt)
Gesamtbreite	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 Kfz/24 h und max. $DTV_{(sv)}$ 900 Fz / 24 h).

Die Entwässerung im Querschnitt erfolgt über die Bankette und Böschungen. Im Einschnitt und falls erforderlich am Dammfuß (Niederschlagswasser von den Außengebieten) werden Mulden mit einer Breite von 2,00 m angeordnet.

Aus entwässerungstechnischen Gesichtspunkten (höhere benötigte Leistungsfähigkeit) sind in bestimmten Bereichen Gräben unterschiedlicher Tiefe anstatt der Mulden vorgesehen. An diesen Stellen wird auch das Bankett aufgrund einer höheren Verkehrssicherheit mit einer Breite von 1,50 m erstellt.

Die Böschungsgestaltung erfolgt gemäß den RAS-Q 96 mit einer Neigung von 1:1,5 mit Abrundungen nach Bild 2 der RAS-Q 96.

2.2.3.3 Fahrbahnbefestigung

Die Befestigung der Fahrbahn der Bundesstraße 20 erfolgt in Asphaltbauweise. Nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001 (RStO 01) ergibt sich für die Dimensionierung des Fahrbahnoberbaus die Bauklasse II.

2.2.3.4 Sichtweitenanalyse

Die erforderliche Haltesichtweite von mindestens 160 m wird auf dem Ausbauabschnitt in beiden Fahrtrichtungen eingehalten. Die Überholsichtweite wird aufgrund der vorhandenen Sichthindernisse (Waldgebiete am Rand der Trasse, Kuppe am Bauende, Sichteinschränkung durch Geländer im Bauwerksbereich) nicht erreicht.

2.2.3.5 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Das vorhandene nachgeordnete Wegenetz muss infolge der Baumaßnahme an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Die Befestigung der anzupassenden Straßen und Wege erfolgt entsprechend dem Bestand.

Eine grundlegende Neuordnung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes ist nicht erforderlich; insoweit wird auf die Planfeststellungsunterlagen (Planordner: Unterlage 1 und Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1) verwiesen.

2.2.3.6 Ingenieurbauwerke

Die geplante Trasse der bestehenden Bundesstraße 15 quert bei Bau-km 0+606 bzw. bei Bahn-km 117,880 die DB-Strecke München - Regensburg mit einem Überführungsbauwerk.

In Abstimmung mit der DB AG wird ein Abstand der Widerlager von 3,80 m zur jeweiligen Gleisachse des Richtungsgleises und eine lichte Höhe von mindestens 5,90 m über Gleisoberkante eingehalten, um aus wirtschaftlichen Gründen umfangreiche Änderungen an den Gleisen bzw. an der Oberleitung zu vermeiden.

Hieraus ergeben sich folgende Bauwerksdaten:

Lichte Höhe:	≥ 6,00 m
Lichte Weite zwischen den Widerlagern:	≥ 11,60 m
Breite zwischen den Geländern:	11,50 m

Die bestehende Straßenüberführung über die DB-Strecke München - Regensburg bei Bahn-km 117,997 wird abgebrochen.

2.2.3.7 Baugrund

Entsprechend der geologischen Übersichtskarte durchfährt die geplante Trasse überwiegend quartären Löss und seine Verwitterungsprodukte. Eine holozäne Talfüllung wird gequert sowie Bereiche berührt die tertiär oder kreideartig beschrieben werden. In den Jahren 1966, 1972 und 1985 durchgeführte Baugrunduntersuchungen (Aufschlussverfahren in Form von Bohrungen) unterstreichen diese Aussagen.

Die unter dem Oberboden anstehenden Bodengruppen sind überwiegend als sehr frostempfindlich einzustufen.

Aushubmaterial aus diesen Bodenarten ist als Dammbaustoff wenig geeignet und für den Wiedereinbau durchwegs mit der Zugabe von hydraulischen Bindemitteln zu verbessern um eine ausreichende Verdichtung und Standfestigkeit zu gewährleisten. Hinterfüllungsmaterial für das Bauwerk kann auf der Baustrecke nicht gewonnen werden. Auch das Planum muss mit hydraulischen Bindemitteln verbessert werden. Da sich die Trasse der bestehenden Bundesstraße 15 als geschichtlich gewachsen darstellt, ist mit teerhaltigen Bestandteilen in den bestehenden Asphaltsschichten zu rechnen. Grundwasser wurde in einer Tiefe von rund 4 m angetroffen und stellt aufgrund der Dammlage des Planungsabschnittes keine Probleme dar.

2.2.3.8 Entwässerung

a) Vorflut

Eine Vorflut steht im unmittelbaren Planungsbereich nicht zur Verfügung. Erst rund 500 m südlich des Bauanfangs verläuft der Kirschgraben, der bei Unterdeggenbach in die Große Laaber mündet.

b) Entwässerungsanlagen

Das anfallende Oberflächenwasser der Bundesstraße 15 wird im gesamten Bauabschnitt über Bankette und Böschungen versickert. Eine Sammlung von Oberflächenwasser der Bundesstraße 15 ist nicht vorgesehen. Zur Ableitung von Oberflächenwasser aus angrenzenden Ackerflächen (Außengebiete) werden entlang des Dammfußes Mulden und Gräben hergestellt. Sickerleitungen sind in kurzen Abschnitten in den Bereichen erforderlich, in denen das Unterplanum der Frostschutzschicht nicht frei entwässern kann. Diese Leitungen laufen dann in den folgenden Dammbereichen frei aus. Durchlässe aufgrund von Zufahrten, ein Querdurchlass im Geländetiefpunkt sowie Durchlässe im Bereich des Widerlagers der Bahn werden den hydraulischen Anforderungen gemäß erstellt.

Der bestehende Entwässerungsgraben der ursprünglichen Bundesstraße 15 im Bereich von Bau-km 0+000 bis 0+500 bleibt unverändert erhalten. Dieser Graben stellt aufgrund der topografischen Verhältnisse den Tiefpunkt dar, sodass nur hier eine funktionsfähige Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers aus den Außengebieten und der Entwässerung des Bahnkörpers erfolgen kann.

2.2.3.9 Besondere Anlagen

Der im Zuge der Bundesstraße 15 nach der Querung mit der DB-Strecke München - Regensburg in Fahrtrichtung Regensburg vorhandene Parkplatz entfällt und wird, soweit er nicht durch die verlegte Bundesstraße überbaut wird, rückgebaut und rekultiviert.

2.2.3.10 Oberleitung der DB-Strecke München - Regensburg

Im Zuge des Neubaus des Straßenüberführungsbauwerkes über die DB-Strecke München - Regensburg sind Änderungen an der Oberleitung der elektrifizierten zweigleisigen Strecke erforderlich. Die neue Trasse der Bundesstraße 15 verläuft zwischen bestehenden Fahrleitungsmasten, die unverändert bestehen bleiben und nicht angepasst werden müssen. Bei der Errichtung des neuen Brückenbauwerks sind jedoch in Zusammenarbeit mit der DB AG zwingend Sicherungsmaßnahmen an der elektrischen Oberleitung, die den Gleiskörper überspannen, durchzuführen.

Bestehende Kabel bzw. Leitungen der Signalsteuerung sind im Bereich der Querungsstelle eventuell anzupassen, da diese im bzw. am Bahndamm verlaufen und durch den Bau der Brückenwiderlager gegebenenfalls beeinträchtigt werden können.

2.2.4 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 Verkehrsgeräusche 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 neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

2.2.4.1 Lärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Entsprechend den Anforderungen der Rechtsprechung an den Lärmschutz ist die Planung auch daraufhin überprüft worden, ob Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen bzw. anzuerkennen sind.

2.2.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die Trasse liegt weitestgehend außerhalb von Gebieten, die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen. Trassenverschiebungen zur weiteren Optimierung der Lärmvermeidung im Bereich schutzbedürftiger Gebiete sind unter Berücksichtigung aller Belange weder erforderlich noch möglich und wurden im Verlauf des Verfahrens auch nicht gefordert.

2.2.4.1.2 Rechtsgrundlage der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke entsteht, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt. Der erforderliche Lärmschutz soll im Rahmen und als Bestandteil des in Rede stehenden Vorhabens realisiert werden. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind daher nur in den Grenzen der jeweiligen Planung und Planfeststellung zu treffen. Der Schutz vor Lärm, der infolge eines neuen oder geänderten Verkehrsweges entsteht, soll auf dessen Nachbarschaft beschränkt sein. Anlieger an anderen, vorhandenen Straßen auf denen sich infolge der Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen erhöht, lassen sich in der Regel nicht zur Nachbarschaft der neuen oder geänderten Strecke zählen (vgl. BVerwG vom 17. März 2005, 4 A 18/04 – juris, Rn. 15 f.).

Es ist grundsätzlich 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, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Da für die Bereiche Höhenberg und Einhausen keine Festlegungen bestehen, wurden die Gebäude zutreffend als bauliche Anlagen im Außenbereich eingestuft und damit die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete angesetzt.

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.2.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Grundlage der Planung ist eine Verkehrsuntersuchung 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).

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger auf der Basis dieser Verkehrsuntersuchung berechnet.

Der Berechnung liegen folgende Eingangsgrößen zugrunde:

Verkehrsbelastung DTV ₂₀₂₀	[Kfz/24h]	4.300
Geschwindigkeit V ₈₅	[km/h]	100
Bemessungsgeschwindigkeit PKW/LKW	[km/h]	100/80
Straßenoberfläche D _{StrO}		-2 dB(A) (Asphaltbeton)
Querschnitt		RQ 10,5

Die maßgebenden Verkehrsstärken M und LKW-Anteile (20 % für Tag und Nacht) wurden gemäß den Vorgaben der RLS-90 gewählt.

Die in der vorstehenden Tabelle angeführte Verkehrsbelastung berücksichtigt bereits die sich nach Fertigstellung der Bundesstraße 15 neu ergebenden Verkehrsbelastungen im plangegegenständlichen Ausbaubereich. Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der gegebenen Verkehrsmenge auf ca. 8.600 Kfz/24 h erfordern, was zum Prognosejahr 2020 sehr unwahrscheinlich ist.

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).

2.2.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Bau von Straßen i. S. v. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau. Von einem Neubau ist dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das räumliche Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine Änderung ist wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 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 dB(A) am Tage oder auf 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 Verkehrslärm von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten (§ 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV).

Die Berechnungen wurden jeweils an den maßgebenden Gebäude- bzw. Grundstücksseiten und entsprechend Ziffer 10.6 Abs. 2 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - durchgeführt. Diese Gebäude sind für die Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen maßgebend.

Die Ergebnisse der auf der Grundlage des Prognosehorizontes 2020 vom Straßenbaulastträger durchgeführten Lärmberechnungen sind den Planfeststellungsunterlagen (Planordner: Unterlage 11.1) zu entnehmen und führten zu folgendem Ergebnis (angegeben ist der jeweils höchste Tag- bzw. Nachtwert):

Immissionsort Straße und Haus-Nr.	IGW		Beurteilungspegel		Beurteilungspegel		Änderung gegen- über Bestand	
	Tag	Nacht	B 15 Bestand		B 15 Neu		Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
WH 01 Höhenberg 3	64	54	41	34	40	32	-1	-2
WH 02 Höhenberg 2	64	54	43	36	42	35	-1	-1
WH 03 Höhenberg 4	64	54	45	38	44	37	-1	-1
WH 04 Einhausen 10 - West	64	54	42	34	41	34	-1	0
WH 05 Einhausen 10 - Ost	64	54	42	35	42	35	0	0

Das plangegegenständliche Vorhaben stellt demnach zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar, nachdem allerdings die vorstehend genannten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, führt jedoch dieser erhebliche bauliche Eingriff zu keiner wesentlichen Änderung i.S. des § 1 Abs. 2 16. BImSchV.

Die Berechnungsergebnisse zeigen auch, dass sich

- a) durch den Ausbau der Bundesstraße 15 für die angrenzende Wohnbebauung in Höhenberg eine niedrigere Lärmbelastung gegenüber dem derzeitigen Zustand ergibt,
- b) sich die Lärmsituation für die Wohnbebauung in Einhausen gegenüber dem Bestand nicht ändert und
- c) an allen untersuchten Immissionsorten sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime gelten Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) bei Nacht weit unterschritten werden.

Auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 entsteht dem Straßenbaulastträger durch das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden.

Außenwohnbereiche

Wie vorstehend ausgeführt, stellt der erhebliche bauliche Eingriff keine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 oder Satz 2 16. BImSchV dar, so dass auch für die Außenwohnbereiche kein Entschädigungsanspruch besteht (§ 42 Abs. 1 BImSchG).

2.2.4.2 Luftreinhaltung

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.

Die Bundesstraße 15 verläuft bereits derzeit außerhalb der Ortsteile Höhenberg und Einhausen und wird im Zuge der Linienverbesserung nicht näher an diese oder andere Ortsteile herangerückt. Durch das Bauvorhaben wird die Verkehrs- und Abgassituation nicht verändert.

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).

Im Einwirkungsbereich der vorgesehenen Baumaßnahme kann unter Zugrundelegung der für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbelastung (vgl. vorstehende Ziffer 2.1.1.2) und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Abstand zu den Siedlungsräumen, lockere Bebauung, Durchlüftung) ausgeschlossen werden, dass an der nächstgelegenen Wohnbebauung die in Frage kommenden Grenzwerte verkehrsbedingter Luftschadstoffe erreicht bzw. überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme erklärt, dass aus Sicht des Immissionsschutzes gegen das Straßenbauvorhaben keine Bedenken bestehen.

2.2.4.3 Bodenschutz

Nach den §§ 4 und 7 Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG – vom 17. März 1998 (BGBl. I. 502) i. V. m. der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung – BBodSchV – vom 12. Juli 1999 (BGBl. I. 1554) hat u. a. der Grundstückseigentümer die Verpflichtung, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch seine Nutzung auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können. Nach § 8 Abs. 2 BBodSchG bedarf es zur Konkretisierung dieser Vorsorgewerte des Erlassens einer Rechtsverordnung. Diese Rechtsverordnung ist als Bundes-Bodenschutzverordnung – BBodSchV - mit Wirkung vom 17. Juli 1999 in Kraft getreten.

Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 BBodSchV ist das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen i. d. R. dann zu besorgen, wenn Schadstoffgehalte im Boden gemessen werden, die die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 BBodSchV überschreiten (Nr. 1), oder eine erhebliche Anreicherung von anderen Schadstoffen erfolgt, die (...) in besonderem Maße geeignet sind, schädliche Bodenveränderungen herbeizuführen (Nr. 2).

Im Einwirkungsbereich der vorgesehenen Maßnahme unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastungen und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Abstand zu den Siedlungsräumen, lockere Bebauung, Durchlüftung) ist nicht davon auszugehen, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht bzw. überschritten werden.

Damit ist eine schädliche Bodenveränderung über den Wirkungspfad Luft - Boden ausgeschlossen.

2.2.5 Naturschutz und Landschaftspflege

2.2.5.1 Ausbaubedingte Veränderungen und Eingriffe in Natur und Landschaft

Die durch die Baumaßnahmen verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und können zusammengefasst aus dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan entnommen werden (Planordner: Unterlage 12.1 und Unterlage 12.2).

- Geschützte Teile von Natur und Landschaft, schutzwürdige Biotope

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

Die amtliche Biotopkartierung Bayern, Landkreis Regensburg, erfasst in Teilflächen folgende gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG:

Biotop-Nr.	Bestand
7139-78.11	Bahnböschung mit Hecken und Altgrasbeständen zwischen Hagelstadt und Buchhausen – lineare Gehölzstrukturen und Altgrasbestände auf den Böschungen der Bahnlinie München - Regensburg
7139-161.1	Feuchtbiotopkomplex östlich Höhenberg – bestehend aus einem stärker verlandeten Teich und dem angrenzenden Quellgebiet mit Feuchtwaldbereichen in Westhanglage im „Unteren Frauenholz“ (überwiegend Fichtenforste)

Sie sind im Bestands- und Konfliktplan ebenso dargestellt, wie die weiteren Strukturen und Landnutzungen (Planordner: Unterlage 12.2).

Weitere Schutzgebiete oder Vorschläge für Unterschutzstellungen (z.B. Nationalparke nach § 24 BNatSchG und geschützte Landschaftsbestandteile und Grünbestände nach § 29 BNatSchG) kommen im Plangebiet nicht vor.

- Beschreibung des Untersuchungsraumes

Das Untersuchungsgebiet liegt etwa 15 km südlich von Regensburg zwischen den Ortschaften Hagelstadt und Eggmühl und am südlichen Ende des Regierungsbezirks Oberpfalz und des Landkreises Regensburg. Es befindet sich im Hügelland zwischen dem Tal der Großen Laber im Süden und der Pfatter im Norden.

Das Gelände ist überwiegend hügelig mit sanft bis mäßig geneigten Hängen. Steile Hänge gibt es nur im Waldgebiet bei den großen Teichen östlich von Höhenberg. Im Untersuchungsgebiet liegt die Wasserscheide dreier Bacheinzugsgebiete: Moosgraben, Kirschbach und Einhauser Graben. Von den beiden erstgenannten liegen auch die (degradierten) Quellbereiche im Untersuchungsgebiet.

Als potentielle natürliche Vegetation gelten im Untersuchungsgebiet folgende Waldgesellschaften:

- vorherrschend Eichen-Hainbuchenwälder;
- auf sommerlich zeitweise austrocknenden, schweren Lehm und Tonböden unterschiedliche Ausbildungen des gemäßigt-kontinentalen Waldlabkraut-Eichen-Hainbuchenwaldes;
- auf feuchten Grund- und Stauwasserböden azonale Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder;

Gut die Hälfte des Untersuchungsgebietes ist von Wald bedeckt. Dabei handelt es sich vorwiegend um strukturarme Fichtenwälder (Altersklassenbestände), Kahlschlagflächen und sehr junge Nadelholzaufforstungen (Fichte und Douglasie). Die Waldränder sind häufig mit einzelnen Laubbäumen (Fassadenbäumen) bestückt. Wertvolle Bestände – wie an den großen Teichen östlich von Höhenberg – liegen weitab der Trasse.

Die andere Hälfte des Untersuchungsgebietes wird landwirtschaftlich genutzt; die Ackernutzung überwiegt deutlich vor der Grünlandnutzung. Die Größe der Acker-schläge ist beachtlich, Strukturen sind in der Feldflur kaum zu finden. Mit Ausnahme der extensiv genutzten Wiesen in Grünthal und der Brachen werden die Flächen sehr intensiv genutzt, so auch die Weideflächen entlang der Bahnlinie bei Höhenberg.

Naturbetonte Flächen und Strukturen sind im Untersuchungsgebiet vorwiegend entlang der Bahnlinie, der Bundesstraße 15 und bei den großen Teichen östlich von Höhenberg verbreitet. Auch an der Straße nach Höhenberg und in Grünthal sind einige naturnahe Lebensräume vorhanden. Sie lassen sich unterschiedlichen Lebensraum- bzw. Standorttypen zuordnen (feucht bis mäßig trocken, eutroph bis mesotroph/mager). Die näheren Einzelheiten können den festgestellten Unterlage (Planordner: Unterlage 12.1, Kapitel 3.5.1) entnommen werden.

Neben der Bundesstraße 15 durchquert die Bahnlinie München – Regensburg das Gebiet. Im großen Waldgebiet bei Grünthal zweigt die Staatsstraße 2146 nach Südosten in Richtung Pfkofen von der Bundesstraße ab. Die einzigen Siedlungen im Gebiet sind der kleine Weiler Grünthal an der bestehenden Bundesstraße 15 nordöstlich des Bau-Endes und die alte Ansiedlung Höhenberg am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes.

- Vorhandene Beeinträchtigungen

Vorbelastungen von Naturhaushalt, Naturgütern, Landschaftsbild sowie der Tier- und Pflanzenwelt ergeben sich insbesondere durch die vorhandenen Verkehrswege (Bundesstraße 15, Bahnlinie München – Regensburg).

- Zusammenfassende Bestandsdarstellung und Wechselwirkungen

In der Zusammenschau der schutzgutweisen Betrachtungen, die in den Planfeststellungsunterlagen ausführlich beschrieben werden (Planordner: Unterlage 12.1, Kapitel 3.5), stellen die Talräume und die Gewässer die sensibelsten Bereiche sowohl bezüglich ihrer Lebensraumfunktion als auch in Hinblick auf besondere Bodenbildungen, den Wasserhaushalt und das Landschaftsbild dar. Die Verflechtungen aller Schutzgüter und ihrer Funktionen sind in diesen Bereichen besonders eng. Veränderungen bleiben daher nicht auf ein Schutzgut beschränkt, sondern betreffen in direkter Folge ebenso die übrigen Schutzgüter.

Ambivalenzen oder Summeneffekte sind jedoch im vorliegenden Fall nicht zu erwarten. Die Eingriffe sind daher im Rahmen der vorgenommenen schutzgutbezogenen Betrachtung in ausreichendem Maße berücksichtigt.

2.2.5.2 Konfliktanalyse

Die planfestzustellende Maßnahme führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Gemäß § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Dabei verpflichtet § 15 Abs. 1 BNatSchG ausschließlich dazu, aus dem Kreis der mit einem Eingriff verbundenen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft diejenigen zu unterlassen, die vermeidbar sind. Die durch die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin (BVerwG, Urteil vom 7. März 1997 – 4 C 10.96).

Beschreibung des Eingriffs

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

- Neutrassierung auf einer Länge von ca. 720 m (Abflachung der Kurven);
- Trassierung auf der vorhandenen Trasse auf einer Länge von ca. 320 m;

- 2-spüriger Ausbau mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m und einer Bankettbreite von jeweils 1,50 m;
- Gradientenverlauf auf Damm auf einer Länge von rd. 1 km;
- Gradientenverlauf im Einschnitt/Anschnitt auf einer Länge von 20 m;
- Erneuerung zweier Busbuchten auf Höhe Einhausen (Bau-km 1+000);
- Bau eines Wirtschaftsweges entlang der Bundesstraße 15 zwischen Bau-km 0+370 und 0+620;
- Vertiefung der Grabensohle entlang der Bundesstraße 15 zwischen Bau-km 0+190 bis 0+500 zur Gewährleistung des Abflusses von angrenzenden Grundstücken;
- Durchlass (DN 600) für temporären Graben bei Bau-km 0+510;
- Durchlass (DN 800) für Oberlauf des Kirschbaches bei Bau-km 0+190;
- Überführung der Bundesstraße 15 über die Bahnlinie München – Regensburg bei Bau-km 0+600, lichte Weite 15,50 m, lichte Höhe 5,90 m; Höhe über Urgelände ca. 7,70 m.

Außerdem erfolgt eine vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen:

- durch eine Baustraße von Bau-km 0+100 bis 0+550 und von Bau-km 0+800 bis 1+000 (davon sind nur Ackerflächen und nicht schutzwürdige Straßenbegleitflächen betroffen);
- auf ca. 5 m breiten Streifen beiderseits des Baukörpers als Arbeitsbereich und für die Ablagerung von Oberboden - allerdings nicht im Bereich naturschutzfachlich wertvoller Vegetationsbestände.

2.2.5.3 Konfliktvermeidung und -minimierung

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die im Rahmen der vorliegenden Planung vorgesehenen Minimierungs- und Schutzmaßnahmen werden in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 12.1, Kapitel 4 und Unterlage 12.3) näher beschrieben und dargestellt.

Mit den dargestellten und beschriebenen Minimierungsmaßnahmen werden auch die Anforderungen, die sich aus dem speziellen Artenschutz (saP) ergeben (Planordner: Unterlage 12.4), berücksichtigt.

Die im Rahmen der vorliegenden Planung vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen werden nachfolgend kurz beschrieben:

- Rückbau der bestehenden Bundesstraße 15 westlich der Bahnlinie zwischen Bau-km 0+190 und 0+530;

- mit Beendigung der Baumaßnahme (nach der Nutzung als Baustraße): Entsiegelung der bestehenden Bundesstraße 15 (Straßenkörper bleibt erhalten) westlich der Bahnlinie auf einer Länge von ca. 200 m zwischen Bau-km 0+540 und 0+650, Belassen des Straßenkörpers und anschließende naturnahe Gestaltung des alten Straßenkörpers und der Restflächen;
- Rückbau der bestehenden Bundesstraße 15 östlich der Bahnlinie auf einer Länge von ca. 150 m zwischen Bau-km 0+670 und 0+800 und anschließende Rekultivierung der Fläche;
- Abbruch der bestehenden Brücke über die Bahnlinie (nach Beendigung der Baumaßnahme da alte Trasse als Baustraße dient);
- durch Anlage eines reich strukturierten Waldmantels mit standortheimischen Gehölzen (siehe nachfolgende Ziffer 2.2.5.7, Gestaltungsmaßnahme G8) wird die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Rodung eines Teils eines Mischwaldbestandes, der dem großflächigen Nadelwald vorgelagert ist, minimiert; dadurch wird kein zusätzlicher Ausgleich nach Grundsatz 8 notwendig;
- Schonende Bauausführung zur Verringerung baubedingter Beeinträchtigungen;
- frühzeitiges Unterpflanzen des künftigen Waldrandes mit standortgerechten Laubgehölzarten zum Aufbau eines neuen, strukturreichen und stabilen Waldmantels entlang des durch das Bauvorhaben geöffneten Bestandes;
- 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.

2.2.5.4 Unvermeidbare Beeinträchtigungen, Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht
Trotz der zur Konfliktminimierung vorgesehenen Maßnahmen können Auswirkungen auf Natur und Landschaft nicht gänzlich vermieden werden.

Die verbleibenden Konflikte ergeben sich durch

- die Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen;
- den vorübergehenden Eingriff in Feuchtlebensräume;
- den Verlust eines straßenbegleitenden Baumes;
- der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Der Neubau der Brücke über die Bahnlinie München – Regensburg mit Verbesserung der Linienführung der Bundesstraße 15 stellt somit einen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. v. § 14 BNatSchG dar.

2.2.5.5 Ausgleichserfordernis

Die geplante Maßnahme stellt trotz der Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatSchG dar.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 2 BNatSchG vom Verursacher des Eingriffs durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Vom Verursacher können auch Ersatzzahlungen verlangt werden (§ 15 Abs. 6 BNatSchG), wenn der Eingriff in angemessener Frist weder ausgleichbar noch ersetzbar ist.

Die mit der Baumaßnahme verbundenen einzelnen Eingriffe in Natur und Landschaft können zusammengefasst dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan entnommen werden. Sie sind dort lagemäßig erfasst und für die jeweiligen Konfliktbereiche beschrieben (Planordner: Unterlage 12.2).

Für die Ermittlung des Ausgleichs- und Ersatzbedarfs wurden zwischen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen die „Gemeinsamen Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (Fassung vom 21.06.1993) erlassen. Diese „Gemeinsamen Grundsätze“ regeln die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben und wurden vorliegend der genauen Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs zugrunde gelegt. Im vorliegenden Fall ergibt sich aufgrund der umfangreichen Entsiegelungsflächen kein zusätzlicher Ausgleichsbedarf (Planordner: Unterlage 12.1, Ziffer 5.2 und Tabelle 1 des Anhangs 1 zu Unterlage 12.1).

2.2.5.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Schwerpunkt Naturhaushalt

Wie vorstehend bereits ausgeführt, sind im vorliegenden Fall aufgrund der umfangreichen Entsiegelungsflächen keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig.

Für die durch den Rückbau der bestehenden Brücke und des Straßenkörpers der Bundesstraße 15 östlich der Bahnlinie sowie der (punktuellen) Baumaßnahmen im Bereich der Bahnlinie möglicherweise betroffenen streng geschützten Arten Zauneidechse und Schlingnatter wird die verbleibende Restfläche westlich der Bahnlinie (zwischen altem Straßenkörper und Bahnlinie) sowie der alte Straßenkörper der Bundesstraße 15 im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen naturnah und abgestimmt auf die Lebensraumsprüche dieser beiden Reptilienarten gestaltet.

Schwerpunkt Landschaftsbild

Der Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wird durch die in nachfolgender Ziffer 2.2.5.7 beschriebenen Gestaltungsmaßnahmen entlang der Straße erreicht, wobei die Maßnahme G7 bereits zu Baubeginn durchgeführt wird. Auf die Ausführungen in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 12.1, Kapitel 5.4) wird verwiesen.

2.2.5.7 Sonstige landschaftspflegerischen Maßnahmen

Gestaltungsmaßnahmen

G1: Pflanzung von Einzelbäumen unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände für Baumpflanzungen;

Ziel: Markierung einer Einmündung, Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild.

G2: Anlage einer Baum- und Strauchpflanzung unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände für Gehölzpflanzungen; Konzentration der Baumpflanzungen auf den Bereich des Böschungsfußes;

Ziel: Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild; Leitung des Verkehrs durch Gehölzpflanzungen.

G3: Anlage einer Strauchpflanzung unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände für Gehölzpflanzungen;

Ziel: Leitung des Verkehrs durch Gehölzpflanzungen im Bereich der Außenkurve, Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild.

G4: Anlage von Magerstandorten durch 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.

G5: Anlage von Magerstandorten auf bestehender Böschung; Entfernen des Oberbodens; Vegetationsentwicklung durch Ansaat einer speziellen Saatgutmischung für magere Standorte oder Anwendung des Heudrusch-Verfahrens;

Ziel: Entwicklung magerer Wiesen- und Saumgesellschaften als Lebensraum für Zauneidechse und Schlingnatter; Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild.

G6: Sukzessionsfläche auf nordexponierter bestehender Straßenböschung; Belassen der gehölzbestandenen Fläche im jetzigen Zustand; keine Pflegemaßnahmen;

Ziel: naturnaher Gehölzaufwuchs.

G7: Gestaltung der Restfläche westlich der Bahnlinie; Anlage von strukturreichen Mager- und Rohbodenstandorten als Lebensraum für Zauneidechse und Schlingnatter bereits zu Beginn der Bauzeit:

- Entfernen der meist jungen Gehölze (der Baum in der Mitte der Ackerfläche bleibt erhalten);
- Entfernen des Oberbodens – nach Rückbau der Baustraße auch auf den Böschungsflächen der bestehenden B 15 alt
- Ablagerung des Abbruchmaterials der bestehenden Brücke auf der Fläche und an den Böschungen (Steine, Kies etc., keine Betonteile!)
- Schaffung von Sonnplätzen, Versteck- und Eiablagemöglichkeiten durch Ablagerung von Wurzelstöcken sowie Stein-, Kies- und Sandhaufen
- Vegetationsentwicklung durch gelenkte Sukzession; Vermeidung des Aufwuchses von Gehölzen und/oder Neophyten;

Ziel: Entwicklung magerer, strukturreicher Wiesen- und Saumgesellschaften als Lebensraum für Zauneidechse und Schlingnatter.

G8: Anlage eines reich strukturierten Waldmantels mit standortheimischen Gehölzen;

Ziel: Aufwertung des Landschaftsbildes und Minimierung des Eingriffs in das Landschaftsbild durch Rodung eines Teils eines Mischwaldbestandes, der dem großflächigen Nadelwald vorgelagert ist

Schutzmaßnahmen

S1: geeignete Schutzmaßnahmen ggf. Schutzzaun im engeren Baustellenumfeld zur Vermeidung von Schädigungen angrenzender schutzwürdiger Lebensräume;

S2: keine Inanspruchnahme der Flächen südwestlich der bestehenden Brücke (die für Renaturierung vorgesehen sind) für Arbeitsstreifen, seitliche Ablagerungen, Lagerflächen, Baustelleneinrichtung u.ä.; schonende Bauausführung und geeignete Schutzmaßnahmen, ggf. Schutzzaun während der Bauzeit zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Flächen.

2.2.5.8 Eingriffsregelung und Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG

Die naturschutzrechtliche Eingriffs(folgen)regelung macht es bei Eingriffen durch Straßenbauvorhaben erforderlich, nach der Pflicht zur Eingriffsvermeidung (und Eingriffsminimierung) für die in der Regel notwendige Abwägung zunächst die Ausgleichbarkeit bzw. die Nicht-Ausgleichbarkeit bzw. die Möglichkeit der sonstigen Kompensation der Beeinträchtigung festzustellen.

Vorliegend bleibt festzustellen, dass die Eingriffe – wie oben dargestellt – vollumfänglich i.S.d. § 15 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ausgeglichen werden können; die Abwägungsstufe des § 15 Abs. 5 BNatSchG wird daher nicht erreicht.

Ergebnis:

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung, Eingriffsminimierung und des Eingriffsausgleichs trägt das planfestgestellte Straßenbauvorhaben dem Spannungsverhältnis der berührten Belange und Nutzungsinteressen angemessen Rechnung.

2.2.6 Artenschutz

Das Vorhaben ist hinsichtlich des Artenschutzes an den Vorgaben der Verbotstatbestände i.S.v. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zu prüfen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG dient – jedenfalls auch – der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Regelungen, die einerseits in der FFH-Richtlinie und andererseits in der Vogelschutzrichtlinie enthalten sind.

Danach ist es insbesondere 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 (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)
- 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 (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)
- 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. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Zu den besonders bzw. streng geschützten Arten gehören nach Maßgabe des § 7 Abs. 2 Nr. 13 bzw. Nr. 14 BNatSchG insbesondere die in Anhang IV der FFH-Richtlinie genannten Tier- und Pflanzenarten, die europäischen Vogelarten i.S.d. Vogelschutzrichtlinie und die in der Bundesartenschutzverordnung genannten Arten.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fallen unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße nicht unter das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (vormals § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben nicht signifikant erhöht (BVerwG vom 09. Juli 2008, Az.:

9 A 14.07). Das Tötungsverbot ist demnach nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (BVerwG a.a.O.).

In der „speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ (saP) vom 4. Juni 2010 des Landschaftsbüros Pirkl – Riedel - Theuer (Planordner: Unterlage 12.4) wurden die artenschutzrechtlichen Aspekte nach der aktuellen Rechtslage dargestellt und beurteilt und damit die Grundlage für die Behandlung des Artenschutzes im Rahmen der Planfeststellung erstellt. Die saP enthält Aussagen zu den Projektwirkungen auf die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten.

Die saP vom 4. Juni 2010 ist vollständig, klar und fachlich fundiert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Aussagen dieser saP an.

Nationales Artenschutzrecht

Die Prüfung der Auswirkungen auf national geschützte Arten erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sind und keine europäischen Vogelarten sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind.

Die artenschutzfachliche Untersuchung (Planordner: Unterlage 12.4) hat ergeben, dass im Plangebiet keine streng geschützten Pflanzenarten, die zwar nach der BArtSchV streng geschützt, jedoch nicht in Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, vorkommen.

Jedoch können durch das geplante Bauvorhaben streng geschützte Tierarten, die nicht bereits einen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen, betroffen sein.

Für die nicht gemeinschaftsrechtlich sondern nur nach nationalem Recht geschützten Arten ergibt sich durch das seit 01. März 2010 geltende BNatSchG eine Neuregelung. Demnach sollen sich die Verbotsvorschriften künftig nicht mehr nur auf die europarechtlich streng geschützten Arten beziehen, sondern auch auf bestimmte im Inland in ihrem Bestand gefährdete Arten und auf Arten, für die die Bundesrepublik Deutschland besonders verantwortlich ist. Von der entsprechenden Rechtsverord-

nungsermächtigung in § 54 Abs. 1 BNatSchG hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bisher allerdings noch keinen Gebrauch gemacht. Daher wurden im vorliegenden Fall die bis zur Gesetzesnovelle national als streng geschützt eingestuft Arten hinsichtlich der Erfüllung möglicher Verbotstatbestände geprüft.

Als einzige nur gemäß nationalem Recht streng geschützte Tierart kann im Untersuchungsraum das Wasserminzen-Kleinbärchen auftreten. Von potenziellen Vorkommen weiterer prüfungsrelevanter Arten ist nicht auszugehen.

- Wasserminzen-Kleinbärchen

Die monophage Raupe des Wasserminzen-Kleinbärchens benötigt die Wasserminze als Futterpflanze. Das Wasserminzen-Kleinbärchen ist folglich an Feuchtbiootope mit Vorkommen der Wirtspflanze gebunden.

Da diese Nachtfalterart gemäß Artenschutzkartierung an einem Waldrand ca. 1 km südwestlich von Höhenberg nachgewiesen ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie auch im Untersuchungsgebiet auftritt. Ein potenzielles Vorkommen ist demnach in den begleitenden Gras- und Krautsäumen der Gewässer und in den Feuchtbiotopen denkbar.

Da die Art in Bayern nicht auf der Roten Liste geführt wird und Nachweise aus der Umgebung vorliegen, wird der Erhaltungszustand der lokalen Populationen als mittel eingeschätzt.

Im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens ist das Wasserminzen-Kleinbärchen entlang des Grabens am Bau-Anfang sowie in angrenzenden Feuchtfächen potenziell betroffen. Im Zuge des Straßenbaus wird die Straße weiter von diesem Bereich abgerückt, so dass die potenzielle Habitatqualität damit verbessert wird. Baubedingt kann es jedoch zu Beeinträchtigungen im Bereich des Grabens kommen. Allerdings sind diese nur vorübergehend und aufgrund des großflächig angrenzenden Feuchtlebensraums, der baubedingt auch nicht weiter beeinflusst wird, bleibt die ökologische Funktion der potenziellen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Bau- und betriebsbedingte Störungen sind denkbar. Durch das Abrücken der Straße wird das betriebsbedingte Störungspotenzial jedoch verringert. Da sich die baubedingten Störungen für diese Art allenfalls auf den Bereich des Grabens, nicht aber auf den gesamten Feuchtlebensraum erstrecken, kann davon ausgegangen werden, dass es vorhabensbedingt nicht zu Störungen kommt, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen.

Es ist daher nicht von einer vorhabensbedingten Zerstörung von nicht ersetzbaren Lebensräumen des Wasserminzen-Kleinbärchens auszugehen.

§ 15 Abs. 5 BNatSchG steht einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Europäisches Artenschutzrecht

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von § 44 Abs. 5 Satz 2 bis 5 BNatSchG. Sind von einem Vorhaben i.S.v. § 15 BNatSchG die in Anhang IVa der FFH-Richtlinie aufgeführten 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 § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IVb der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten gilt § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).

Sollte es zur projektbedingten Verwirklichung von Verbotstatbeständen i.S.v. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kommen, ist zu prüfen, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können. Eine Ausnahme von den Verboten kann dann zugelassen werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 der FFH-Richtlinie bzw. die Art. 5, 6, 7 und 9 der Vogelschutz-Richtlinie nicht entgegenstehen.

Maßnahmen zur Vermeidung und Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Um Gefährdungen von Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL bzw. europäischer Vogelarten i.S.d. VS-RL zu vermeiden oder zu mindern, werden die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Minimierungsmaßnahmen (Planordner: Unterlage 12.1, Kapitel 4.2) durchgeführt.

Spezielle Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität betroffener Lebensräume, sogenannte „CEF“-Maßnahmen sind nicht erforderlich und auch nicht geplant.

Bestand und Betroffenheit der Arten gemäß Anhang IV FFH-RL

Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Aus dem Untersuchungsgebiet liegen keine Nachweise für Pflanzenarten gem. Anhang IV FFH-RL vor. Von potentiellen Vorkommen ist nicht auszugehen.

§ 15 Abs. 5 BNatSchG steht einer Zulassung des Vorhabens daher nicht entgegen.

Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

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) kann als nachrangig erachtet werden. Hinzu kommt, dass durch den Bau der Bundesstraße 15neu der hier behandelte Streckenabschnitt langfristig ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweisen wird. Vor diesem Hintergrund wurde auf eine gesonderte Prüfung des Verbotstatbestands der Tötung verzichtet.

Nach Untersuchungen des Büros Pirkl – Riedel - Theurer sind für das Untersuchungsgebiet Vorkommen von Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie aus den Klassen der Säugetiere, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Tag- und Nachtfalter bekannt bzw. können Vorkommen dieser Arten nicht ausgeschlossen werden. Für prüfungsrelevante Arten aus anderen Tiergruppen liegen für das Untersuchungsgebiet keine Nachweise vor. Ebenso ist nicht von potenziellen Vorkommen auszugehen.

Alle prüfrelevanten Tierarten gemäß Anhang IV der FFH-RL, die im Plangebiet nachgewiesen, erwartet oder nicht ausgeschlossen werden können, sind in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 12.4, Ziffer 4.1.2), auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, aufgeführt.

Bei keiner der im Gebiet vorkommenden oder zu erwartenden Arten des Anhangs IV der FFH-RL werden durch das plangegenständliche Vorhaben artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

Fledermausarten:

- Braunes Langohr,
- Mückenfledermaus;

Im Zuge einer Geländebegehung konnten keine Baumhöhlen (oder Nistkästen) im Eingriffsbereich nachgewiesen werden. Von einer vorhabensbedingten Zerstörung von Quartieren dieser Fledermausarten ist folglich nicht auszugehen.

Sollten in der Umgebung des Vorhabens Quartiere dieser Fledermausarten 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.

- Graues Langohr,
- Großes Mausohr;

Eine vorhabensbedingte Zerstörung von Quartieren dieser Fledermausarten und somit potenzieller Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ist nicht gegeben.

Baubedingte Störungen sind für diese Fledermausarten aufgrund der großen Entfernung zu Siedlungsbereichen oder Gebäuden auszuschließen.

Sonstigen Säugetierarten

- Haselmaus;

Als Tierart, die Laub- und Mischwälder mit dichtem Unterwuchs (z.B. Brombeer-Gestrüpp) bevorzugt, kann die Haselmaus im Umfeld des geplanten Straßenbauvorhabens vorkommen. Die Haselmaus ist meist ortstreu und nur in unmittelbarer Umgebung des Nests aktiv. Geeignete Waldlebensräume liegen im Umfeld des Straßenbauvorhabens, werden jedoch nicht davon berührt. Eine mögliche Beeinträchtigung im Waldrandbereich am Bauende kann aufgrund der Lebensraumstruktur und der Vorbelastungen durch die bestehende Bundesstraße 15 ausgeschlossen werden. Für die Haselmaus kann folglich davon ausgegangen werden, dass sie von dem Vorhaben nicht betroffen ist.

Reptilien

- Schlingnatter;
- Zauneidechse;

Mit dem Rückbau der bestehenden Brücke und des Straßenkörpers der Bundesstraße 15 östlich der Bahnlinie sowie mit den (punktuellen) Baumaßnahmen im Bereich der Bahnlinie werden geeignete Lebensräume teils beseitigt und teils geschädigt. Allerdings wird der Straßenkörper mit großflächigen Böschungsbereichen westlich der Bahnlinie belassen und nur ein Teil des alten Straßenkörpers östlich der Bahnlinie rückgebaut. Im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen werden die belassenen Böschungsbereiche und ferner die Restfläche westlich der Bahnlinie naturnah und insbesondere im Hinblick auf die Zielarten Zauneidechse und Schlingnatter mit Mager- und Rohbodenstandorten gestaltet (vgl. vorstehende Ziffer 2.2.5.7).

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 auf den geplanten Straßenböschungen in größerem Umfang nährstoffarme Standorte mit Vegetationsstrukturen, die sich als Lebensraum für die Zauneidechse und Schlingnatter eignen, vorgesehen sind.

Amphibien

- Gelbbauchunke;
- Kleiner Wasserfrosch;
- Laubfrosch;

Der Verbotstatbestand der Schädigung kann für diese Arten ausgeschlossen werden, da von dem Vorhaben keine potenziell geeigneten Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinflusst werden.

Bau- und betriebsbedingte Störungen von Amphibien sind allenfalls während der Wanderungszeiten denkbar. Wanderbewegungen dieser Arten über die Bundesstraße 15 sind nicht bekannt. Auch aus früheren Jahren, als im Bereich des Bauendes von der Ortsgruppe des Bund Naturschutz Amphibienschutzmaßnahmen durchgeführt wurden, liegen keine Erkenntnisse vor. Es ist folglich vorhabensbedingt nicht mit Störungen zu rechnen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen führen könnten.

Tagfalter

- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling;

Im Bereich der Neutrassierung sind kaum geeignete Lebensräume betroffen. Allerdings ist eine Betroffenheit durch den Rückbau des bestehenden Straßenkörpers östlich der Bahnlinie nicht auszuschließen. Da jedoch hier kein Wiesenknopf nachgewiesen werden konnte und der Straßenkörper mit den größeren Böschungsbereichen westlich der Bahnlinie erhalten wird, ist davon auszugehen, dass durch das Vorhaben der Verbotstatbestand der Schädigung nicht ausgelöst wird.

Von bau- und betriebsbedingten Störungen ist auf den umliegenden Flächen durchaus auszugehen; allerdings dürften diese nur unwesentlich über die bestehenden Vorbelastungen hinaus gehen. Daher ist vorhabensbedingt nicht mit Störungen zu rechnen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der (potenziell möglichen) lokalen Population führen könnten.

Nachtfalter

- Nachtkerzenschwärmer;

Aktuell konnte die in Bayern sich ausbreitende und nicht gefährdete Art im Gebiet nicht nachgewiesen werden. Da die Raupen dieses Nachtfalters vorwiegend an verschiedenen Arten von Nachtkerzen und Weidenröschen leben, ist ein Vorkommen im Gebiet entlang der Bahnstrecke, auf den bestehenden Straßenböschungen und entlang des Grabens am Bau-Anfang potenziell möglich. Die Art könnte folglich durch das Bauvorhaben betroffen sein.

Der Nachtkerzenschwärmer weist in Bayern jedoch deutliche Ausbreitungstendenzen auf und ist demnach aktuell nicht gefährdet; es ist folglich nicht anzunehmen, dass vom geplanten Ausbau der Bundesstraße 15 Verbotstatbestände im Sinne einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ausgelöst werden.

Insgesamt ist hinsichtlich der betroffenen Arten unter Einbeziehung der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen (Planordner: Unterlage 12.4, Kapitel 3.1) zu erwarten, dass die jeweiligen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

Die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten nach § 44 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist demgemäß nicht erforderlich.

Auf die Ausführungen und Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, insbesondere hinsichtlich der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten, darf insofern verwiesen werden (Planordner: Unterlage 12.4, Ziffern 4.1.2.1 bis 4.1.2.7).

Bestand und Betroffenheit europäischer Vogelarten nach Art. 1 der VS-RL

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

Alle prüfrelevanten Vogelarten gemäß Art. 1 der VS-RL, die im Plangebiet nachgewiesen, erwartet oder nicht ausgeschlossen werden können, sind in den festgestell-

ten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 12.4, Ziffer 4.2), auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, aufgeführt.

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 BNatSchG ausgelöst werden können. Damit ist das Straßenbauvorhaben nicht in der Lage, den Erhaltungszustand dieser ungefährdeten und eher häufigen Arten nachteilig zu beeinflussen.

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.

Für die nachfolgend aufgrund ihrer möglichen Betroffenheit näher untersuchten Vogelarten der Gruppen der:

Vögel der Feldflur

- Feldlerche,
- Kiebitz,
- Wachtel,
- Rebhuhn,
- Wiesenschafstelze;

Vögel der Gehölzstrukturen

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

Vögel der Wälder und Waldränder

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

Vögel mit Vorkommen in verschiedenen Lebensraumtypen

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

werden Konfliktvermeidungsmaßnahmen ergriffen, die dazu führen, dass keine Verbotstatbestände i.S.v. § 44 BNatSchG verwirklicht werden.

Hinsichtlich der betroffenen Arten ist unter Einbeziehung der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen (Planordner: Unterlage 12.4, Kapitel 3.1) zu erwarten, dass die jeweiligen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

Die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten nach § 44 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist demgemäß nicht erforderlich.

Auf die Ausführungen und Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, insbesondere hinsichtlich der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten, darf insofern verwiesen werden (Planordner: Unterlage 12.4, Ziffer 4.2).

Fazit:

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Planordner: Unterlage 12.4) hat ergeben, dass durch das Bauvorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Hinsichtlich der betroffenen Arten ist unter Einbeziehung der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen zu erwarten, dass die jeweiligen lokalen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. sich deren aktuelle Erhaltungszustände nicht verschlechtern.

Die Zulassung von Ausnahmen von Verboten nach § 44 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG für die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. nach der Vogelschutz-Richtlinie geschützten Arten ist nicht erforderlich.

Auf die Ausführungen und Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, insbesondere hinsichtlich der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten (Planordner: Unterlage 12.4) darf insofern verwiesen werden.

Das mit der Planfeststellung zugelassene Vorhaben erfüllt damit auch die Anforderungen des Artenschutzes.

2.2.7 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 reicht der nördliche Rand einer vorgeschichtlichen Grabhügelgruppe (Inv.Nr. D-3-7139-0059) in den östlichen Planungsbereich hinein.

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 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 bekann-

ten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (Teil A, Abschnitt III, Ziffern 1 und 6) vorgesehenen Maßgaben.

Die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleisten, 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.

2.2.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. 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 (z.B. Anschneidungen) 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 Vorhaben einschließlich Ausgleichsflächen werden Flächen in einem Umfang von insgesamt rd. 3,9 ha beansprucht, wovon rd. 2,3 ha neu beansprucht und rd. 1,6 ha bereits Straßenflächen einschließlich Nebenflächen sind. Durch das Vorhaben werden rd. 1,5 ha landwirtschaftliche Flächen beansprucht. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose erforderlich. Aufgrund der

vorhandenen Zwangspunkte (Gelände, Lichtraumprofil für Überführungsbauwerk der Bahnquerung) und der Maßgabe eines möglichst bestandsorientierten Ausbaus der Bundesstraße 15 kann der Eingriff in landwirtschaftliche Flächen minimiert werden. Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere landschaftspflegerischer Maßnahmen erreicht werden, wie sich aus den vorstehenden Erläuterungen (vgl. vorstehende Ziffern 2.2.5.5 bis 2.2.5.7) ergibt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind aufgrund des geringen Umfangs der Eingriffe nicht erkennbar. Die wirtschaftliche Nutzung der an die Straßen und deren Nebenflächen angrenzenden Grundstücke bleibt dauerhaft gewährleistet.

Die geplante und mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmte Entwässerung der Bundesstraße 15 gewährleistet, dass keine Vernässung der angrenzenden Grundstücke zu erwarten ist.

2.2.9 Waldrechtliche Belange

Für die plangegenständliche Baumaßnahme werden kleinflächig Waldflächen beansprucht (ca. 0,06 ha Versiegelung und Überbauung). Es handelt sich hierbei um eine Rodung i.S.v. Art. 9 Abs. 2 BayWaldG, die gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG keiner Erlaubnis bedarf.

Schutz-, Bann- oder Erholungswald gemäß Art. 10, 11 oder 12 BayWaldG sind hiervon nicht berührt. Ein waldrechtlicher Ausgleich ist nicht notwendig.

Betroffen ist der optisch ansprechende Waldrand eines Mischwaldes, dem aber die Strauchschicht fehlt. Der Wald ist im Waldfunktionsplan als "Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild" eingetragen. Zur Minimierung des Eingriffs in das Landschaftsbild durch die Rodung der Waldrandzone wird dort ein reich strukturierter Waldmantel mit standortheimischen Gehölzen angelegt (Planordner: Unterlage 12.1, Kapitel 5.4 und vorstehende Ziffer 2.2.5.7 dieses Beschlusses - Gestaltungsmaßnahme G8).

2.2.10 Gewässerschutz

2.2.10.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von 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.

Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete

Durch die Baumaßnahme werden weder Schutzzonen vorhandener Wassergewinnungsgebiete noch Überschwemmungsgebiete berührt.

Oberflächengewässer

Verlegungen von Gewässern I., II. oder III. Ordnung sind nicht vorgesehen, da durch die Baumaßnahme Oberflächengewässer nicht gekreuzt werden, wie den planfestgestellten Unterlagen entnommen werden kann.

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

Fazit:

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen (vgl. Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 2 dieses Beschlusses) mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

2.2.10.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das Oberflächenwasser der Straße kann durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein.

Die festgestellten Planunterlagen sehen vor, dass aus dem Bereich der befestigten Flächen abfließende Niederschlagswasser über Bankette und Böschungen zu versickern. Entsprechend der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg vom 14. Juni 2010 bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht hiergegen keine Einwände.

Zur Ableitung von Niederschlagswasser aus den angrenzenden Ackerflächen (Außeneinzugsgebiete) werden entlang des Dammfußes im Querschnitt der bestehenden Bundesstraße 15 Mulden und Gräben hergestellt, die in bestehende Entwässerungseinrichtungen münden. In kurzen Abschnitten sind Sickerleitungen erforderlich, in denen das Unterplanum der Frostschutzschicht nicht frei entwässern kann. Diese Leitungen laufen dann in den folgenden Dammbereichen frei aus. Durchlässe aufgrund von Zufahrten, ein Querdurchlass im Geländetiefpunkt sowie Durchlässe im Bereich der Widerlager der Bahnunterführung werden den hydraulischen Anforderungen gemäß erstellt. Unter Berücksichtigung der festgestellten Planunterlagen und der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 2 formulierten Nebenbestimmungen besteht von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg mit der geplanten Vorgehensweise Einverständnis.

Sämtliche Einleitungen von gesammeltem Niederschlagswasser aus den Einzugsbereichen und der Straßenentwässerungsanlagen in bestehende Vorfluter und in den Untergrund sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig.

Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß § 15 Abs. 1 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 2 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§§ 12, 55 Abs. 1, 54 Abs. 1 Nr. 2, 57 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Regensburg, Untere 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.

Einwände gegen die geplante Straßenentwässerung werden zurückgewiesen. Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg den wasserwirtschaftlichen Anforderungen.

2.3 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:

- Gemeinde Hagelstadt
- Gemeinde Pfakofen – Verwaltungsgemeinschaft Alteglofsheim
- Landratsamt Regensburg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Regionaler Planungsverband Regensburg
- Vermessungsamt Regensburg
- Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
Abteilung B Praktische Bodendenkmalpflege
Lineare Projekte
- Bayerisches Landesamt für Umwelt

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
 - Bereich Forsten -
 - Dienstgebäude Pielenhofen
- Wehrbereichsverwaltung Süd
 - Außenstelle München -
- Deutsche Telekom AG
 - Netzproduktion GmbH
- DB Services Immobilien GmbH
 - Ib Regensburg, KTN
- Eisenbahnbundesamt
 - Außenstelle München -

Von den genannten Behörden und Verbänden wurden keine Einwendungen erhoben oder wurde den Forderungen durch die in Teil A, Abschnitt III festgelegten Nebenbestimmungen bzw. durch Zusagen des Staatlichen Bauamtes Regensburg entsprochen.

2.3.1 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Landwirtschaft

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Landwirtschaft hat mit Schreiben vom 23. Juli 2010 zum Vorhaben Stellung genommen.

Bezüglich der vorgetragenen Forderungen und Anregungen wird auf die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 festgelegten Nebenbestimmungen verwiesen.

Ergänzend wird angeführt, dass der Humus getrennt vom Rohboden abgetragen und in gesonderten Mieten gelagert wird. Das Staatliche Bauamt Regensburg hat zugesichert eventuell anfallenden überschüssigen Humus den betroffenen Landwirten unentgeltlich gegen eigene Abholung zur Verfügung zu stellen.

Fazit:

Die Forderungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Landwirtschaft werden, soweit sie sich nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss oder durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers erledigt haben, zurückgewiesen.

2.3.2 Bayerischer Bauernverband – Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz

Zum Vorhaben hat der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 12. und 27. Juli 2010 Stellung genommen. Hinsichtlich der vorgebrachten Forderungen und Anre-

gungen wird auf die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses festgelegten Nebenbestimmungen verwiesen.

Was die Ausweisung von Ausgleichsflächen angeht, so wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.5 dieses Beschlusses verwiesen. Demnach sind für die plangegenständliche Maßnahme keine naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Für die in vorstehender Ziffer 2.2.5.7 dieses Beschlusses beschriebenen Gestaltungsmaßnahmen werden überwiegend die Straßenböschungsf lächen verwendet. Bezüglich der Bepflanzung der Straßen- und Nebenflächen wird auf die Nebenbestimmung in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Bayerischen Bauernverbandes werden, soweit sie sich nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss oder durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers erledigt haben, zurückgewiesen.

2.4 Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater

2.4.1 Einflüsse auf private Belange

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 (Planordner: Unterlagen 14.1 und 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, BayVBI. 1981, S. 309).

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Eine andere Trasse, die, um das Planungsziel in gleicher Weise zu erreichen, in geringerem Ausmaß in Rechte Dritter eingreift, steht nicht zur Verfügung.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, das nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den

durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, entschieden, vielmehr bleiben diese Fragen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden werden. Art. 40 BayStrWG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (BVerwG, Urt. v. 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).

2.4.2 Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater

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.). [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.]

2.4.2.1 Einwendungsführer 005

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs in die Einwendergrundstücke ist den Grunderwerbsplänen und dem dazugehörigen Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen (Planordner: Unterlagen 14.1 und Unterlage 14.2).

Die im Schreiben vom 24. Juli 2010 vorgebrachten Einwendungen betreffen ausschließlich Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4) geregelt werden. Auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 wird verwiesen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff ver-

mindern 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, Abschnitt III, Ziffer 4). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss oder durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers erledigt haben, zurückgewiesen.

2.4.2.2 Einwendungsführer 001

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs in die Einwendergrundstücke ist den Grunderwerbsplänen und dem dazugehörigen Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen (Planordner: Unterlagen 14.1 und Unterlage 14.2).

Die in den Schreiben vom 20. Juli 2010 vorgebrachten Einwendungen betreffen ausschließlich Entschädigungsfragen, die in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4) geregelt werden. Auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 wird verwiesen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

2.5 Zusammenfassung der berührten öffentlichen und privaten Belange

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1 bis 2.4 in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belangen sind die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter gerechtfertigt und vertretbar. Die mit dem Neubau der Brücke über die Bahnlinie und der damit verbundenen Linienverbesserungen angestrebte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse so-

wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Das Verfahren ergab, 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 bei Abwägung sämtlicher Belange am besten die mit der Planung verfolgten Ziele erreicht und die zweckmäßigste Lösung darstellt.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, erfolgt die Widmung der neu zu bauenden Teile der Bundesstraße 15 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+050 nach § 2 Abs. 6 FStrG in diesem Planfeststellungsbeschluss, so dass die Verfügungen mit der Verkehrsfreigabe (bzw. Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck) wirksam werden.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

3. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl. S. 43), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.04.2009 (GVBl. S. 86). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreites verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrecht ist im Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01. Juli 2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Hinweis zur Auslegung

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

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den in Abschnitt II des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei

der Gemeinde Hagelstadt
Gailsbacher Straße 1
93095 Hagelstadt

der Gemeinde Pfakofen
Verwaltungsgemeinschaft Altegelsheim
Bahnhofstraße 10
93087 Altegelsheim

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).

Regensburg, 28. Februar 2011

Straubmeier
Oberregierungsrat