



Planfeststellungsbeschluss

für die Staatsstraße 2040

**„Amberg – Nabburg – Neunburg
vorm Wald“**

**Beseitigung des Bahnüberganges in
Nabburg**

von Bau-km 0 - 040 ($\hat{=}$ St 2040_540_1,347)

bis Bau-km 1 + 100 ($\hat{=}$ St 2040_580_0,043)

Regensburg,

11. April 2022

Regierung der Oberpfalz



ROP-SG32-4354.3.St2040-8

Vollzug des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG)

Staatsstraße 2040 „Amberg – Nabburg – Neunburg vorm Wald“

Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg

von Bau-km 0-040 (≙ St 2040_540_1,347) bis Bau-km 1+100 (≙ St 2040_580_0,043)

Planfeststellungsbeschluss

vom

11. April 2022

Inhaltsverzeichnis

Vorhabenträger	17
Lageplanskizze (Nachrichtlich).....	18
Abkürzungsverzeichnis	19
Verzeichnis der Abbildungen.....	23
Verzeichnis der Tabellen.....	23
A. Entscheidung.....	25
I. Feststellung des Planes	25
II. Festgestellte Planunterlagen.....	26

a)	Der festzustellende Plan umfasst folgende Unterlagen.....	26
b)	Den Unterlagen wird nachrichtlich beigelegt:.....	35
c)	Ergänzende und begründende Unterlagen	42
i)	Unterlage Variantenuntersuchung vom 22.09.2021	42
ii)	Unterlage Gesamtlärbetrachtung – Verhältnismäßigkeitsprüfung	42
iii)	Städtebauliche Rahmenplanung "Südstadt"	42
iv)	Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040	42
III.	Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)	43
1.	Allgemeine Auflagen	43
a)	Unterrichtungspflichten	43
b)	Erörterungstermin, Zusagen des Vorhabenträgers	45
2.	Bauausführung.....	45
a)	Bauausführung	45
i)	Planunterlagen	45
ii)	Radfahrschleusen im Kreuzungsbereich der Oberviechtacher Straße/ Perschener Straße	45
iii)	Rankenweg – Wendemöglichkeit.....	46
iv)	Anbindung der Ortsstraße „Poststeig“ an den Kreisverkehr	46
v)	Anbindung der Ortsstraße „Bahnweg“ und Wendemöglichkeit.....	46
vi)	Erschließung der Grundstücke und Anwesen während der Bauausführung	46
vii)	Alter Brückweg	46
viii)	Erreichbarkeit der Grundstücke im Zufahrtsbereich des Kreisverkehrs West am Bauanfang.....	46
b)	Baubedingte Immissionen	47
i)	Grundsätzliches.....	47
(1)	Technische Richtlinien, Vorschriften, Ausschreibung, Leitfäden, Merkblätter	47
(2)	Ausführungszeitraum, Begrenzung der Bautätigkeiten.....	47
(3)	Baustelleneinrichtungen, Bereitstellungsflächen, Baustraßen	48

(4)	Beauftragter, Ansprechpartner für die Betroffenen für Lärm- und Erschütterungsfragen.....	48
(5)	Baumaschinen	49
(6)	Baubetrieb	49
(7)	Information der durch die Bauarbeiten Betroffenen	49
ii)	Baubedingter Lärmschutz.....	49
(1)	Vermeidungsgrundsatz	49
(2)	Baubegleitende stichprobenartige Überwachungsmessungen und Ad-hoc-Messungen	50
(3)	Immissionskonflikte.....	50
(4)	Baubedingter Passiver Schallschutz	50
(5)	Entschädigungen im Außenwohnbereich und Unternehmen mit genehmigten Freisitz- oder Freischankflächen	54
(6)	Entschädigung Innenbereich.....	61
iii)	Baubedingte Erschütterungen	61
(1)	erschütterungsrelevante Baumaßnahmen	61
(2)	Vermeidung erheblicher Belästigungen.....	62
(3)	Dokumentation vorhandener Vorschädigungen	62
(4)	Anwesen mit Beweissicherungsmaßnahmen	63
(5)	Anwesen für potentiellen Ersatzwohnraum	64
(6)	Beweissicherungsmaßnahmen und deren Verwendung.....	64
iv)	Baubedingte Auswirkungen auf Klima und Luft.....	65
c)	Ver- und Entsorgungsleitungen	65
3.	Belange des Denkmalschutzes	65
4.	Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke, landwirtschaftliche Belange.....	67
5.	Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes	70
6.	Auflagen zum Schutz von Gebäuden und Anlagen durch Veränderungen im Grundwasser.....	72
7.	Verkehrslärmschutz	72

a)	Allgemeines.....	72
b)	Passiver Lärmschutz	73
i)	Verkehrslärm des neu gebauten beziehungsweise wesentlich geänderten Verkehrswegs.....	73
ii)	Gesamtlärmlärm	73
8.	Fischerei	74
9.	Bodenschutz	75
i)	Bei der Verwertung von Abfällen (wie insbesondere Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch oder Ausbauasphalt) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich nach dem Stand der Technik zu beachten:	75
ii)	Beteiligung des Wasserwirtschaftsamtes und des Landratsamtes beim Umgang mit belasteten Material	76
iii)	Sachverständiger für Bodenschutz	76
iv)	Sanierungsbericht.....	76
v)	Umgang mit Boden, Altlasten, Entsorgung	77
vi)	Bodenmanagement	78
10.	Lichtzeichenanlagen und Verkehrsbeeinflussung.....	78
11.	Vereinbarungen und gesonderte Regelungen	78
12.	Sonstige Auflagen	79
IV.	Gewässerausbau, Anlagengenehmigungen, Erlaubnisse und Auflagen.....	79
1.	Gewässerausbau	79
2.	Wasserrechtliche Anlagengenehmigungen	79
3.	Gegenstand/Zweck der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	80
a)	Versickerung	80
b)	Einleitung der Straßenentwässerung und Niederschlagwasser	80
c)	Umleiten von Grundwasser.....	80
d)	Einbringen von Stoffen in das Grundwasser	81
e)	Bauwasserhaltung	81
4.	Plan.....	81

5. Nebenbestimmungen Wasserrecht, Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen.....	81
a) Einleitung in Gewässer und Einleitungsmengen	82
b) Bauausführung allgemein	82
c) Bauwasserhaltung	84
d) Brücken und Durchlässe.....	85
e) Behandlung Niederschlagswasser (Entwässerung)	85
f) Einbringen von Stoffen in das Grundwasser (Großbohrpfähle und Spundwände)...	86
g) Altlasten	86
h) Vollzugsmeldung nach Art. 63 BayWG (Beginn und Vollendung der Bauarbeiten ..	86
i) Bestandspläne.....	87
j) Unterhaltung	87
k) Wasserbau, Gewässerentwicklung	87
l) Weg am östlichen Naabufer.....	88
m) Auflagenvorbehalt.....	88
V. Eisenbahnüberführungen, Rückbau des bestehenden Bahnüberganges	88
VI. Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen	88
VII. Entscheidungen über Einwendungen	89
VIII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens	89
B. Begründung:	90
I. Sachverhalt	90
1. Beschreibung des Vorhabens	90
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	94
a) Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	94
i) Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange	94
ii) Auslegung der Pläne vom 22. Oktober 2010	95
b) Tektur vom 27. Januar 2017	95
i) Einleitung des Verfahrens für die Tektur vom 27. Januar 2017	97
ii) Beteiligte Behörden	97

iii)	Auslegung der Pläne der Tektur vom 27. Januar 2017	97
iv)	Erörterung der Pläne vom 27. Januar 2017 und vom 22. Oktober 2010	98
c)	Tektur b vom 18. Dezember 2020	98
i)	Einleitung des Verfahrens für die Tektur b vom 18. Dezember 2020	99
ii)	Beteiligte Behörden	100
iii)	Auslegung der Pläne der Tektur b vom 18. Dezember 2020.....	100
iv)	Erörterung der Pläne Tektur b vom 18. Dezember 2020.....	100
II.	Rechtliche Würdigung	101
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung	101
a)	Rechtsgrundlage der Planfeststellung	101
b)	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	102
i)	UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens	102
ii)	UVP-Pflichtigkeit für Teile des Vorhabens	102
(1)	Rodung von Wald	102
(2)	Vorprüfung nach § 3c UVPG a.F. i.V.m. § 3a UVPG a.F. (in der Fassung vor dem 16. Mai 2017 gem. § 74 I UVPG)	103
(3)	Geländemodellierung des westlichen Naabufers	109
iii)	Ergebnis	109
2.	Materiell-rechtliche Würdigung	110
a)	Planrechtfertigung und Planungsziele.....	110
i)	Planungsziele und die Auswirkungen	110
ii)	Raumordnerische Entwicklungsziele	112
iii)	Ausbauplan für die Staatsstraßen.....	113
iv)	Verkehrsaufkommen Staatsstraße 2040.....	113
v)	Unfallsituation.....	114
vi)	Verkehrliche Defizite der Staatsstraße 2040 in der Ortsdurchfahrt von Nabburg	115
vii)	Projektalternativen zum Planungsziel	116
b)	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	117

i)	Landes- und Regionalplanung	117
ii)	Planungsvarianten und gewählte Lösung	119
(1)	Planungsziel	119
(2)	Ortsdurchfahrt.....	119
(3)	Ausgangssituation – verkehrlich	119
(4)	Ausgangssituation – Städtebaulich	120
(5)	Grundsätzliche Lösungsansätze	122
(6)	Straßen- und Eisenbahnrechtliche Gesichtspunkte.....	122
(7)	Trassierungsgrenzwerte.....	125
(8)	Zwangspunkte	125
(9)	Nachforderung der Planfeststellungsbehörde zur Betrachtung und Abwägung möglicher Alternativen	126
(10)	Beschreibung und Charakterisierung der einzelnen Varianten	127
(a)	Hinweis	128
(b)	Variante 0 – Nullvariante	128
(c)	Variante 1	129
(d)	Variante 2	135
(e)	Variante 3	138
(f)	Variante 4	140
(g)	Variante 5	142
(h)	Variante 6	145
(i)	Variante 7	148
(j)	Variante 8	151
(k)	Variante 9	154
(l)	Variante 10.....	156
(m)	Variante 11A	159
(n)	Variante 11B	161
(o)	Variante 12.....	163
(p)	Variante 13.....	165
(q)	Variante 14.....	167

(r)	Variante 15.....	169
(s)	Variante 16.....	170
(11)	Vergleich der Varianten.....	171
(a)	Beseitigung der Kreuzung nach § 3 NR. 1 EKrG.....	171
(01)	Variante 15 Eisenbahntunnel.....	172
(b)	Baumaßnahmen nach § 3 Nr. 2 EKrG an der Kreuzung.....	174
(01)	Variante V 0.....	174
(02)	Variante V 11A	175
(03)	Variante V 11B	177
(04)	Variante V 12.....	180
(05)	Variante V 13.....	181
(06)	Variante V 14.....	183
(c)	Baumaßnahmen nach § 3 Nr. 3 EKrG an der Kreuzung.....	185
(01)	Grobanalyse	185
(001)	Variante 1.....	185
(002)	Variante 2.....	188
(003)	Variante 4.....	190
(004)	Variante 5.....	192
(005)	Variante 8.....	195
(006)	Variante 9.....	198
(007)	Variante V 16	200
(02)	Variantenbewertung und weitergehende Untersuchung.....	204
(001)	Erläuterung des Punkte-Bewertungssystem der vier Varianten	205
(002)	Variantenvergleichstabelle	206
(003)	Zusammenfassung der Vergleichstabelle.....	214
(004)	Vergleichende und bewertende Beurteilung des Vorhabenträgers für die Varianten 3,6,7 und 10	216
(005)	In den nachfolgenden Punkten wird die Planfeststellungsbehörde für die vier Varianten eine vertiefte Betrachtung durchführen.	218
(12)	Gesamtabwägung.....	230
iii)	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	231
(1)	Trassierung.....	232
(2)	Querschnitte	234

(3)	Kreuzungen und Einmündungen.....	235
(a)	Kreisverkehrsplatz am Bauanfang.....	235
(b)	Einmündung der Austraße in die Staatsstraße 2040neu	235
(c)	Sonstige Ortsstraßen, Zufahrten	236
(d)	Bedarfsampel im Bereich der Einmündung der Kreisstraße SAD 54 ...	236
(e)	Busbucht auf Höhe des Bahnhofs und Bedarfsampel	236
(f)	Turnhallenweg	236
(g)	Allgemeines und Besonderheiten, Knotenpunktsbereiche:.....	236
(4)	Ingenieurbauwerke	237
(a)	Bahnbrücke BW 0-1 Unterführung der Staatsstraße 2040.....	237
(b)	Bahnbrücke BW 0-4 Unterführung des Fußweges bei Bahn-km circa 58,863.....	238
(c)	Naabbrücke BW 0-2 im Zuge der Staatsstraße 2040 bei Bau-km circa 0+954 über die Naab sowie die beidseitig unterführten Wege.....	238
(d)	Tiefloge (Trog, Grundwasserwanne) im Zuge der Staatsstraße 2040..	240
(5)	Grundwasser, Gewässer.....	242
(a)	Allgemeines:	242
(b)	Grundwasser in Nabburg	242
(c)	Trogbauwerk	243
(d)	Bäche und Grundwasserneubildung	243
(6)	Retentionsraum	244
iv)	Immissionsschutz, Bodenschutz.....	244
(1)	Verkehrslärmschutz	245
(a)	Rechtsgrundlagen.....	245
(b)	§ 50 BImSchG – insbesondere Trassierung, Gradienten.....	246
(c)	Verkehrslärmvorsorge	246
(d)	Verkehrslärmberechnung	249
(01)	Neubaustrecke	250
(02)	Zu ändernde beziehungsweise Bestehende Straße	251
(03)	Berechnungsergebnisse	251

(e)	Außenwohnbereiche	252
(f)	Gesamtlärm	252
(g)	Verhältnismäßigkeit (Nutzen-Kosten-Analyse)	256
(h)	Ergebnis.....	260
(2)	Baubedingte Immissionen, Bauausführung	260
(a)	Allgemeines	260
(b)	Rechtsgrundlage.....	261
(c)	Baubedingter Lärm.....	261
(01)	Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm	263
(02)	Lärmschutz im Bereich der vorhandenen Bebauung.....	265
(03)	Außenwohnbereiche und Unternehmen mit genehmigten Freisitz- oder Freischankflächen.....	268
(04)	Innenbereiche	269
(d)	Baubedingte Erschütterungen	270
(01)	Rechtsgrundlagen.....	270
(02)	Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden	270
(03)	Erschütterungswirkungen auf Gebäude	271
(04)	Beurteilung der erschütterungsbedingten Immissionen während der Bauzeit	271
(e)	Baubedingte Auswirkungen auf das Klima	273
(f)	Immisionschutzrechtlichen Abwägung.....	273
(3)	Schadstoffbelastung	273
(a)	Schadstoffeintrag in die Luft.....	274
(b)	Schadstoffeintrag in den Boden	275
(c)	Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags.....	276
(4)	Abwägung der Immissionsschutzbelange	276
(5)	Bodenschutz.....	277
(6)	Sparsamer Umgang mit Grund und Boden	285
v)	Naturschutz und Landschaftspflege.....	286
(1)	Naturschutz als öffentlicher Belang:.....	286

(2)	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft	287
(a)	Schutzgebiete gemäß BNatSchG/BayNatSchG	287
(b)	Besonderer und strenger Artenschutz	290
(01)	Rechtsgrundlagen.....	290
(02)	Prüfmethodik	292
(03)	Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen.....	293
(001)	Vermeidungsmaßnahmen bei der Planung	294
(002)	Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme.....	296
(04)	Verstoß gegen Verbote (einzelner Arten).....	306
(001)	Pflanzenarten nach Anhang IV b FFH- Richtlinie.....	307
(002)	Tierarten des Anhangs IV a FFH-Richtlinie	307
(003)	Europäische Vogelarten nach Art. 1 VS-RL.....	315
(004)	Ergebnis.....	315
(05)	Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen	316
(3)	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	320
(a)	Eingriffsregelung	320
(b)	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	321
(c)	Unvermeidbare Beeinträchtigungen	322
(d)	Kompensationsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	324
(e)	Gestaltungsmaßnahmen	326
(f)	Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen	327
(g)	Abwägung	328
vi)	Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse	328
(1)	Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung	328
(a)	Anlagengenehmigung, § 36 WHG, Art. 20 BayWG	329
(b)	Gewässerausbau, §§ 68, 67 Abs. 2 WHG	330
(c)	Überschwemmungsgebiete	332
(d)	Wasserschutzgebiete	337
(e)	Ergebnis.....	337
(2)	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	338

(a)	Einleitung gesammeltes Niederschlagswasser und Grundwasser	338
(01)	Rechtliche Grundlagen	338
(02)	Niederschlagsentwässerung Staatsstraße 2040 und der Gehwegverbindung zur Fußgängerunterführung (BW 0-4)	339
(001)	Ortskanalisation	339
(002)	gesammelte Einleitung	339
(003)	Versickerung – erlaubnispflichtig	341
(004)	freie Versickerung bzw. „wild abfließendes Wasser“ – erlaubnisfrei	342
(005)	Hochwassergefahrenfläche Sterzenbach an der Austraße	342
(03)	Errichtung von Bauwerken und Bauwasserhaltung	343
(001)	Errichtung der neuen Naabbrücke, der zwei Bahnbrücken, des Trogs und Abbruch der alten Naabbrücke	344
(002)	Bauwasserhaltung	346
(3)	Bewirtschaftungsziele des § 27 WHG und des § 47 WHG	346
(a)	Rechtliche Grundlagen	346
(b)	Prüfung des Vorhabens St 2040 – Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg	349
(01)	Oberflächenwasserkörper FWK 1_F273 „naab vom Zusammenfluss Haidenaab und Waldnaab bis Mündung in die Donau“	350
(001)	Ist-Zustand	350
(002)	Auswirkungen des Vorhabens	351
(003)	Fazit	351
(02)	Grundwasserkörper GWK 1_1_G072 „Kristallin - Nabburg“	352
(001)	Ist-Zustand	352
(002)	Auswirkungen des Vorhabens	352
(003)	Fazit	353
(03)	Benzo[a]pyren	353
(04)	Cyanid	353
(c)	Ergebnis	354
(4)	Abwägung	354
vii)	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	355
(1)	Flächenverbrauch	355
(2)	Berücksichtigung Agrarstruktureller Belange bei der Kompensation	355

(3)	Existenzgefährdungen	357
(4)	Landwirtschaftliches Wegenetz	357
(5)	Abwägung	357
viii)	Wald	358
ix)	Sonstige öffentliche Belange	358
(1)	Träger von Versorgungsleitungen	358
(2)	Denkmalschutz	358
(3)	Fischereiwesen	361
(4)	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht	364
c)	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden, Verbände und Leitungsträger	366
i)	Stadt Nabburg	367
ii)	Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberpfalz	394
iii)	Landratsamt Schwandorf	396
iv)	Wasserwirtschaftsamt Weiden	406
v)	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege	413
vi)	Bayerisches Landesamt für Umwelt	414
vii)	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	417
viii)	Deutsche Bahn AG	419
ix)	Planungsverband Oberpfalz-Nord und Landesplanung	419
d)	Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater	420
i)	Vorbemerkungen	420
(1)	Erhöhte CO ₂ Belastung und anderer Luftschadstoffe	420
(2)	Elektrifizierung der Bahnstrecke und Verkehrslärm (Straße, Bahn)	422
(3)	Erhöhtes Verkehrsaufkommen infolge der A 6	426
(4)	Ausbauplan für die Staatsstraßen	429
(5)	Hochwassersituation	430
(6)	Radverkehr	431
(7)	Wertminderung	432

(8)	Umgehungsstraße, Alternativen	433
(9)	Baukosten, Steuergelder, Finanzierung	433
ii)	Einwendungsführer 001	434
iii)	Einwendungsführer 002	434
iv)	Einwendungsführer 003	435
v)	Einwendungsführer 004	436
vi)	Einwendungsführer 005	436
vii)	Einwendungsführer 006	436
viii)	Einwendungsführer 007	437
ix)	Einwendungsführer 008	440
x)	Einwendungsführer 009	441
xi)	Einwendungsführer 010	442
xii)	Einwendungsführer 011	442
xiii)	Einwendungsführer 020, 021, 028, 033, 041, 045 und 051	443
(a)	Einwendungsführer – Allgemeines	443
(b)	Verkehrslärm, Kostenübernahme für Lärmschutzfenster	443
(c)	CO2 – Belastung und Luftschadstoffe	444
(d)	erhöhte Verkehrsströme durch Nabburg infolge der A 6	444
(e)	Verkehrswegeplan	445
(f)	Umgehungsstraße	445
(g)	Elektrifizierung der Bahnstrecke, Forderung der Bahn auf Schließung des Bahnüberganges oder Lärmschutz entlang der Bahnlinie	446
(h)	Wertminderung	446
(i)	extreme Hochwassersituation, Stadtteil Venedig, Fußgängerunterführung auf Höhe des bestehenden Bahnübergangs	447
(j)	Radverkehr	447
(k)	Fazit:	448
xiv)	Einwendungsführer 039	448
xv)	Einwendungsführer 022	450

xvi)	Einwendungsführer 023.....	452
xvii)	Einwendungsführer 024, 025, 026 und 032	454
xviii)	Einwendungsführer 027.....	465
xix)	Einwendungsführer 029.....	466
xx)	Einwendungsführer 030.....	468
xxi)	Einwendungsführer 031.....	471
xxii)	Einwendungsführer 034.....	471
xxiii)	Einwendungsführer 035.....	472
xxiv)	Einwendungsführer 036.....	474
xxv)	Einwendungsführer 037.....	475
xxvi)	Einwendungsführer 042.....	477
xxvii)	Einwendungsführer 043.....	479
xxviii)	Einwendungsführer 046.....	480
xxix)	Einwendungsführer 047.....	482
xxx)	Einwendungsführer 048.....	484
xxxi)	Einwendungsführer 050.....	487
xxxii)	Einwendungsführer 052.....	488
xxxiii)	Einwendungsführer 055.....	489
xxxiv)	Einwendungsführer 056.....	490
xxxv)	Einwendungsführer 057.....	491
xxxvi)	Einwendungsführer 058.....	493
xxxvii)	Einwendungsführer 059.....	494
xxxviii)	Einwendungsführer 060.....	494
xxxix)	Einwendungsführer 061.....	495
xl)	Einwendungsführer 062.....	497
xli)	Einwendungsführer 064.....	498
xlii)	Einwendungsführer 067.....	499
xlili)	Einwendungsführer 102.....	500

xliv) Einwendungsführer 105.....	505
3. Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange (Gesamtergebnis)	507
4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	508
5. Kostenentscheidung.....	508
Rechtsbehelfsbelehrung.....	509
Hinweise zur Auslegung.....	510

Vorhabenträger

Freistaat Bayern

vertreten durch:

Staatliches Bauamt Amberg–Sulzbach

Archivstraße 1

92224 Amberg

Lageplanskizze (Nachrichtlich)

Topographische Karte



Abkürzungsverzeichnis

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
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Bayerisches Denkmalschutzgesetz)
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayFiG	Bayerisches Fischereigesetz
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayMBI.	Bayerisches Ministerialblatt
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMUGV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, nunmehr: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter, Zeitschrift
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt

BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BAnz.	Bundesanzeiger
BV	Verfassung des Freistaates Bayern
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BwVz	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen - Eigenüberwachungsverordnung
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG)
FFH-VorP	FFH-Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsabschätzung)
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland

GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (Ausgabe 2001)
IGW	Immissionsgrenzwert
JagdH	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken i. d. F. vom 07.06.2003, Bundesanzeiger Nr. 146a
KG	Kostengesetz
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖFW	öffentlicher Feld- und Waldweg
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil Entwässerung
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Linienführung
RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Querschnitte
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RVz.	Regelungsverzeichnis
SDB	Standard-Datenbogen

St	Staatsstraße
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern und für Integration
StMWBV	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
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 (79/409/EWG)
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinie vom 02.06.1997, ARS 26/1997
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsabgrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen
Zeitler	„Bayerisches Straßen- und Wegegesetz“, Kommentar
ZTV Asphalt StB 07	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt, Ausgabe 2007, Fassung 2013
ZTVE-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1 HQ100 im Planzustand	334
Abbildung 2 HQ20 in der Bauphase	335
Abbildung 3 betroffene Wasserkörper und das Vorhaben (rot)	350
Abbildung 4 Übersicht zur Lage der Denkmäler	359
Abbildung 5 Verrohrung Pfandlbach	408

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1 Anwesen mit Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz wegen Überschreitung der Richtwerte der AVV-Baulärm beziehungsweise dem projektspezifischen Richtwert	53
Tabelle 2 Anwesen mit Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung des Außenwohnbereichs wegen Überschreitung des Richtwertes der AVV Baulärm bzw. des projektspezifischen Richtwertes	60
Tabelle 3 Anwesen, an denen Beweissicherungsmaßnahmen und stichprobenartige erschütterungstechnische Überwachungsmessungen durchzuführen sind	63
Tabelle 4 Anwesen, deren Eigentümern - bei erschütterungsintensive Bautätigkeiten im nächtlichen Beurteilungszeitraum stattfinden - verbindlich Ersatzwohnraum anzubieten ist, sofern die Voraussetzungen vorliegen	64
Tabelle 5 Flächige Versicherung von Niederschlagswasser	80
Tabelle 6: Einzuhaltende Einleitungsmengen in den Vorfluter	82
Tabelle 7 Verkehrsaufkommen	114
Tabelle 8 ausgewählte Mindestparameter nach RAS 06	125
Tabelle 9 ausgewählte Mindestparameter nach RAS-L 1996, A II (abgelöst durch RAL)	127
Tabelle 10 ausgewählte Mindestparameter nach RAL 2012	127
Tabelle 11 Flächenbedarf des Vorhabens	285

**Vollzug des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG);
St 2040, Amberg – Nabburg – Neunburg vorm Wald
Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges in Nabburg
von Bau-km 0-040 (≙ St 2040_540_1,347) bis Bau-km 1+100 (≙ S 2040_580_0,043)**

A. Entscheidung

I. Feststellung des Planes

Auf Antrag des Staatlichen Bauamtes Amberg-Sulzbach erlässt die Regierung der Oberpfalz auf der Grundlage von Art. 36, 38, 39 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG in Verbindung mit Art. 72 bis 78 BayVwVfG folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

Der Plan für das Bauvorhaben Staatsstraße 2040 „Amberg – Nabburg – Neunburg vorm Wald, Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg“ von Bau-km 0-040 (≙ St 2040_540_1,347) bis 1+100 (≙ St 2040_580_0,043) wird mit den sich aus Teil A Ziffern III. und IV. dieses Beschlusses sowie den in den Planunterlagen durch Roteintrag enthaltenen Ergänzungen und Änderungen festgestellt.

II. Festgestellte Planunterlagen

a) *Der festzustellende Plan umfasst folgende Unterlagen*

Regis-
ter
lfd. Nr. Unterlage – Bezeichnung/Inhalt

1 Erläuterungsbericht

Unterlage 1b

Erläuterungsbericht vom 22.10.2010 mit Tektur vom 27.01.2017 mit Blau- und Grüneintragungen und der Tektur b vom 18.12.2020 mit Grüneintragungen

Anhänge

1a Nord- und Südumgehungsvarianten, Antragsunterlage vom 22.10.2010

1bT1 Verkehrsuntersuchung in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

1b1T1 Stellungnahme Verkehrsentwicklung in der Fassung der Tektur b vom
18.12.2020

1b2T1 Bauwasserhaltung, Tektur b vom 18.12.2020

1b2aT1 Bauwasserhaltung ergänzend, Tektur b vom 18.12.2020

1b3T1 Altlastensituation, Tektur b vom 18.12.2020

1b4T1 Abbruch_best_Naabbrücke, Tektur b vom 18.12.2020

1b5T1 Funktion Düker, Tektur b vom 18.12.2020

2 Übersichtskarte

Unterlage 2b

Übersichtskarte M = 1: 25.000 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

3 Übersichtslageplan

Unterlage 3b

Übersichtslageplan M = 1 : 5.000 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Unterlage 3.1b

Lageplan Nutzung/Gebietscharakter M = 1 : 5.000 vom 18.10.2020 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Regis- ter lfd. Nr.	Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
4	<p>Schalltechnischer Berechnungen</p> <p>Unterlage 4b Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (Deckblatt) vom 22.10.2020 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020</p> <p>Unterlage 4.1b vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020 Grundlagen der schalltechnischen Berechnungen</p> <p>Unterlage 4.2b vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020 Lageplan M = 1 : 1.000 Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung</p> <p>Unterlage 4.3b vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020 Prüfung der Voraussetzungen für einen erheblichen baulichen Eingriff zwischen Neubau-Ende und Bauende</p> <p>Unterlage 4.4b vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020 Ergebnistabelle - Berechnungspegel</p> <p>Unterlage 4.5b vom 18.12.2020 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Gesamtlärmbetrachtung</p>
5	<p>Straßenquerschnitte</p> <p>Unterlage 5/1b Straßenquerschnitt der St 2040, M = 1 : 50, vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020</p> <p>Unterlage 5/2a Straßenquerschnitt der Ortsstraßen/Gehwegverbindung, M = 1 : 50 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>

- Regis-
ter
lfd. Nr.
- Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
- Unterlage 5.3b
Querschnitt St 2040, Tiefpunkt - Trog vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020
- 6 Bauwerksplan, Bauwerksverzeichnis und Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen
- Unterlage 6/1b
Bauwerksplan M = 1 : 1.000 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020
- Unterlage 6/2b
Verzeichnis der Wege, Bauwerke und sonstigen Anlagen sowie Gewässer (Bauwerksverzeichnis) vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020
- Unterlage 6.3b
Lageplan M = 1 : 5.000 vom 22.10.2010 der straßenrechtlichen Verfügungen in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020
- 7 Höhenpläne
- Unterlage 7.1b
Höhenplan der St 2040 M = 1 : 1.000/100 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020
- Unterlage 7.2b
Höhenplan Turnhallenweg – Austraße M = 1 : 500/50 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020
- Unterlage 7.3b
Höhenplan Gehwegverbindung M = 1 : 500 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020
- 8 Grunderwerb
- Unterlage 8/1b
Grunderwerbsplan M = 1 : 1.000 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Regis-
ter
lfd. Nr.

Unterlage – Bezeichnung/Inhalt

Unterlage 8.2a

Grunderwerbsplan straßenferner Ausgleichsflächen M = 1 : 2.500 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur vom 17.01.2017

Unterlage 8.3b

Grunderwerbsverzeichnis vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

9 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Unterlage 9.1b

Untersuchungen Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Anhänge:

Anlage 1: Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation
(Teil 1 Konfliktbeschreibung)

Anlage 2: Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation
(Teil 2 Berechnung)

Anlage 3: Maßnahmenblätter

Unterlage 9.2b/1 und 9.2b/2

Bestands- und Konfliktplan M = 1 : 1.000 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Unterlage 9.3b/1

Maßnahmenplan M = 1 : 1.000 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Unterlage 9.3b/2

Maßnahmenplan Ausgleichsfläche 15A M = 1 : 1.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Unterlage 9.3b/3

Legende zum Maßnahmenplan vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Regis- ter lfd. Nr.	<p>Unterlage – Bezeichnung/Inhalt</p> <p>Unterlage 9.4b</p> <p>Artenschutzbeitrag (ASB) vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020</p> <p>Unterlage 9.5.2b</p> <p>Unterlage zur standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls nach Nr. 13.18.2 (i.V.m. Nr. 13.18) der Anlage 1 zum UVPG vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020</p> <p>Unterlage 9.5.3b</p> <p>Unterlage zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach Nr. 13.18.1 (i.V.m. Nr. 13.18) der Anlage 1 zum UVPG: vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020</p>
10	<p>Wassertechnische Untersuchungen</p> <p>Unterlage 10/2</p> <p>Lageplan M = 1 : 2.000 Vergleich Plan - Ist HQ₁₀₀ der Naab (Übersicht) vom 22.10.2010 (Antragsunterlagen)</p> <p>Unterlage 10.3.1a</p> <p>Kurzbericht zum Hochwasserabfluss – Hydraulische Berechnung HQ₂₀ – Bauzustand vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p> <p>Anlage 1 zur Unterlage 10.3.1a</p> <p>Zusammenstellung aller neu bzw. mehrbetroffenen Grundstücke nach Flurnummern (Fl.-Nrn.) im Bau-Zustand gegenüber dem Ist-Zustand vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p> <p>Unterlage 10.3.2a</p> <p>Hochwasserabfluss - Lageplan Ist-Zustand (HQ₂₀) M = 1 : 2.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p> <p>Unterlage 10.3.3a</p> <p>Hochwasserabfluss - Lageplan Bauzustand Vergleich Ist-Bau(Zustand)- (HQ₂₀) M = 1 : 2.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>

Regis- ter lfd. Nr.	Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
	<p>Unterlage 10.4.1a</p> <p>Kurzbericht Hochwasserabfluss Hydraulische Berechnung (HQ₁₀₀) Endzustand vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
	<p>Unterlage 10.4.2a</p> <p>Hochwasserabfluss Lageplan Ist-Zustand (HQ₁₀₀) M = 1 : 2.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
	<p>Unterlage 10.4.3a</p> <p>Hochwasserabfluss Lageplan Vergleich Ist - End (HQ₁₀₀) M = 1 : 2.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
	<p>Unterlage 10.5.1a</p> <p>Kurzbericht Grundwassermodell zur Bahnunterquerung Staatstraße St 2040 in Naburg vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
	<p>Unterlage 10.5.2a</p> <p>Lageplan Grundwasserhöhen Ist-Zustand M = 1 : 500 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
	<p>Unterlage 10.5.3a</p> <p>Lageplan Grundwasserspiegel Vergleich Ist – Endzustand (Differenzenplan) M 1 : 500 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
	<p>Unterlage 10.6a</p> <p>Hochwassergefahrenkarte HQ₁₀₀ Darstellung der Wassertiefen M = 1 : 10.000 Gewässer: Sterzenbach vom 28.07.2014 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
11	<p>Fußgänger- und Radverkehrsuntersuchung</p> <p>Unterlage 11b</p> <p>Fußgänger- und Radverkehrsuntersuchung vom 18.12.2020 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020</p> <p>Anhang: 6 Seiten</p>

Regis-
ter
lfd. Nr.

Unterlage – Bezeichnung/Inhalt

12 Schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb

Unterlage 12b

Schalltechnische Untersuchungen zum Baubetrieb vom 18.12.2020 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Anhänge

Anhang 1 Lageplan 1 Immissionsortgruppen

Lageplan 2 Gebietscharakter

Lagepläne 3.1-3.4 Immissionsorte mit Bezeichnung

Immissionsortzuordnung

Anhang 2 Zugzahlen DB 2016

Emissionen Straßenverkehr

Emissionen Zugverkehr

Beurteilungspegel Verkehrslärm

Rasterlärmkarte Verkehrslärm TAG

Rasterlärmkarte Verkehrslärm NACHT

Anhang 3 Ermittlung Schalleistungspegel

Anhang 4 Tabellenerläuterung

Beurteilungspegel der Baujahre

Anhang 5 Rasterlärmkarte 1 Jahr 1. Monat

Rasterlärmkarte 2 Jahr 1. Monat 10

Rasterlärmkarte 3 Jahr 2. Monat 3 Sperrpause TAG

Rasterlärmkarte 4 Jahr 3. Monat 3

Rasterlärmkarte 5 Jahr 4. Monat 4

Rasterlärmkarte 6 Jahr 5. Monat 3

Rasterlärmkarte 7 Jahr 6. Monat 3

Rasterlärmkarte 8 Jahr 7. Monat 3

Rasterlärmkarte 9 Jahr 2. Monat 10 Sperrpause NACHT

Rasterlärmkarte 10 Jahr 2. Monat 12 Sperrpause NACHT

Anhang 6 Tabellenerläuterung

Ergebniszusammenfassung

Ermittlung des Anspruchs auf Entschädigung dem Grunde nach

Lageplan Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach

Anhang 7 Tabellenerläuterung

Ergebniszusammenfassung

Regis-
ter
lfd. Nr.

Unterlage – Bezeichnung/Inhalt

Ermittlung des Anspruchs auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach
Lageplan Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach
Anhang 8 Bauablaufplan StBA Übersicht Baumonate
Grafiken Anspruchsvoraussetzung Entschädigung und passiver
Lärmschutz dem Grunde nach
Lageplan Gebäudeabbrüche
Bauwerksplan

13 Erschütterungstechnische Untersuchung

Unterlage 13b

Erschütterungstechnische Untersuchung (baubedingte Immissionen) vom
18.12.2020 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Anlagen:

- 1.1 bis 1.5 Lagepläne mit Kennzeichnung der potentiellen Betroffenheiten in
Abhängigkeit von den Bautätigkeiten
- 2.1 Lageplan mit gebäudetechnischen Beweissicherungskorridor und
Vorschlag
von Gebäuden für erschütterungstechnische Beweissicherungs-
messungen
- 3.1 Dokumentation des Bauablaufplans

14 Wasserrechtlicher Fachbeitrag

Unterlage 14b

Wasserrechtlicher Fachbeitrag zu § 27 und § 47 WHG vom 18.12.2020 in der Fas-
sung der Tektur b vom 18.12.2020

Anhänge:

Regis- ter lfd. Nr.	Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
1	<p>Wasserkörper-Steckbriefe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wasserkörper-Steckbrief Grundwasserkörper GWK 1_G072 "Kristallin - Nabburg" - Wasserkörper-Steckbrief Flusswasserkörper FWK 1_F273 "Naab von Zusammenfluss Haidenaab und Waldnaab bis Mündung in die Donau"
2	<p>Prüfung chloridhaltiger Einleitungen in Oberflächengewässer Anlagen zu gemeinsamen Schreiben OBB/StMUV, Az. IIB2-4400-001/15, 58c-U4401-2016/1-41 Prüfung der Auswirkungen von Chloridhaltigen Einleitungen in oberirdische Gewässer infolge von Tausalzeinsatz zur wasserrechtlichen Beurteilung nach §§ 12, 27 WHG</p>
3	<p>Auswirkungen von betriebsbedingten Schadstoffeinträgen (Benzo(a)pyren und Cyanid) in Oberflächengewässer</p>
15	<p>Beweissicherungskorridore</p> <p>Unterlage 15b</p> <p>Lageplan M = 1 : 2.500 vom 18.12.2020 in der Fassung der Tektur b 18.12.2020</p>
16	<p>Beschreibung der Entwässerungsabschnitte und Einleitungsstellen</p> <p>Unterlage 16b</p> <p>Beschreibung der Entwässerungsabschnitte und Einleitungsstellen</p> <p>Lageplan mit Einzugsgebieten M = 1 : 1.000 vom 18.12.2020 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020</p>
17	<p>Festgesetztes Überschwemmungsgebiete</p> <p>Unterlage 17b</p> <p>Lageplan Festgesetztes Überschwemmungsgebiet M = 1 : 2.500 vom 18.12.2020 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020</p>

Die aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens in den Planunterlagen, vorgenommenen Änderungen sind mit Blau-, Grün-, oder Roteintragen und Streichungen überholter Passagen gekennzeichnet.

b) **Den Unterlagen wird nachrichtlich beigelegt:**

Die nachfolgend aufgeführten Unterlagen, die öffentlich ausgelegt waren, werden den planfestgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.

Regis-
ter
lfd. Nr. Unterlage – Bezeichnung/Inhalt

1 Erläuterungsbericht

Unterlage 1

Erläuterungsbericht mit Datum vom 22.10.2010 (Antrag)

Anhänge

Verkehrsuntersuchung Plan 1.0, 1.1, 2.0, 2.1, 3.0, 3.1, 3.2 vom 09.12.2009

Unterlage 1a

Erläuterungsbericht vom Datum vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017

Anlage 2a

Verkehrsuntersuchung Plan 1.0, 1.1, 2.0, 2.1, 3.0, 3.1, 3.2 vom 14.10.2016

2 Übersichtskarte

Unterlage 2

Übersichtskarte M = 1 : 20.000 vom 22.10.2010 (Antrag)

Unterlage 2a

Übersichtskarte M = 1 : 20.000 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017

3. Übersichtslageplan

Unterlage 3

Übersichtslageplan M = 1 : 5.000 vom 22.10.2010 (Antrag)

Unterlage 3a

Übersichtslageplan M = 1 : 5.000 vom 22.10.2010 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017

Regis- ter lfd. Nr.	Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
4	Schalltechnischer Berechnungen
	Unterlage 4
	Deckblatt vom 22.10.2010 (Antrag)
	Unterlage 4.1
	Grundlagen der schalltechnischen Berechnungen (Antrag)
	Unterlage 4.2
	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung Lageplan M = 1 : 1.000 vom 22.10.2010 (Antrag)
	Unterlage 4.3
	Ergebnistabelle, Prüfung der Voraussetzungen für einen erheblichen baulichen Eingriff zwischen Neubau-Ende und Kreisverkehr (Antrag)
	Unterlage 4.4
	Ergebnistabelle - Beurteilungspegel
	Unterlage 4a
	Deckblatt vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 4.1a
	Grundlagen der schalltechnischen Berechnungen in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 4.2a
	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung Lageplan M = 1 : 1.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 4.3a
	Ergebnistabelle, Prüfung der Voraussetzungen für einen erheblichen baulichen Eingriff zwischen Neubau-Ende und Kreisverkehr in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 4.4a
	Ergebnistabelle – Beurteilungspegel in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
5	Straßenquerschnitte
	Unterlage 5 Blatt 1
	Straßenquerschnitt St 2040 M = 1 : 50 vom 22.10.2010 (Antrag)

Regis- ter lfd. Nr.	Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
	<p>Unterlage 5 Blatt 2</p> <p>Straßenquerschnitt Ortsstraßen / Gehwegverbindung M = 1 : 50 vom 22.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 5/1a</p> <p>Straßenquerschnitt St 2040 M = 1 : 50 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
6	<p>Bauwerksplan, Bauwerksverzeichnis und Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen</p> <p>Unterlage 6 Blatt 1</p> <p>Bauwerksplan M = 1 : 1.000 vom 22.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 6/1a</p> <p>Bauwerksplan M = 1 : 1.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p> <p>Unterlage 6.2</p> <p>Verzeichnis der Wege, Bauwerke und sonstigen Anlagen sowie Gewässer (Bauwerksverzeichnis vom 22.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 6.2a</p> <p>Verzeichnis der Wege, Bauwerke und sonstigen Anlagen sowie Gewässer (Bauwerksverzeichnis vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p> <p>Unterlage 6.3</p> <p>Umstufungskonzept St 2040 Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg Widmung, Umstufung um Umbenennung Lageplan M = 1 : 5.000 vom 22.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 6.3a</p> <p>Umstufungskonzept St 2040 Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg Widmung, Umstufung um Umbenennung Lageplan M = 1 : 5.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
7	<p>Höhenpläne</p> <p>Unterlage 7 Blatt 1</p> <p>Höhenplan -St 2040- M = 1 : 1.000/100 vom 22.10.2010 (Antrag)</p>

Regis- ter lfd. Nr.	Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
	<p>Unterlage 7.1a</p> <p>Höhenplan -St 2040- M = 1 : 1.000/100 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p> <p>Unterlage 7 Blatt 2</p> <p>Höhenplan Turnhallenweg - Austraße M = 1 : 500/50 vom 22.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 7.2a</p> <p>Höhenplan Turnhallenweg - Austraße M = 1 : 500/50 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p> <p>Unterlage 7 Blatt 3</p> <p>Höhenplan Gehwegverbindung M = 1 : 500/500 vom 22.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 7/3a</p> <p>Höhenplan Gehwegverbindung M = 1 : 500 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
8	<p>Grunderwerb</p> <p>Unterlage 8 Blatt 1</p> <p>Grunderwerbsplan M = 1 : 1.000 vom 22.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 8/1a</p> <p>Grunderwerbsplan M = 1 : 1.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p> <p>Unterlage 8.2 Blatt1</p> <p>Grunderwerbsplan straßenferne Ausgleichsflächen M = 1 : 2.500 vom 22.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 8.3</p> <p>Grunderwerbsverzeichnis vom 21.10.2010 (Antrag)</p> <p>Unterlage 8.3a</p> <p>Grunderwerbsverzeichnis vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017</p>
9	<p>Landschaftspflegerische Begleitplanung</p> <p>Unterlage 9.1</p> <p>Erläuterungsbericht vom 22.10.2010 (Antrag)</p>

Regis- ter lfd. Nr.	Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
	Unterlage 9.1a Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 9.2 Blatt 1 Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan M = 1 : 1.000 vom 22.10.2010 (Antrag)
	Unterlage 9.2a/1 Bestands- und Konfliktplan M = 1 : 1.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 9.2a/2 Legende zum Bestands- und Konfliktplan vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 9.3 Blatt 1 Landschaftspflegerischer Begleitplan Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M = 1 : 1.000/2.000 vom 22.10.2010
	Unterlage 9.3a/1 Maßnahmenplan M = 1 : :1.000 vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 9.3a/2 Maßnahmenplan Ausgleichsfläche 15A vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 9.3a/3 Legende zum Maßnahmenplan vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 9.4a Artenschutzbeitrag (ASB) vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017
	Unterlage 9.5.1a Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 6 UVPG vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017

Regis-
ter
lfd. Nr.

Unterlage – Bezeichnung/Inhalt

Unterlage 9.5.1b

Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 16 UVPG vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur b vom 18.12.2020

Unterlage 9.5.2a

Unterlage zur standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls nach Nr. 13.18.2 (i.V.m. Nr. 13.18) der Anlage 1 zum UVPG

"Sonstige der Art nach nicht von den Nrn. 13.1 bis 13.17 erfassten Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes: naturnaher Ausbau von Bächen, Gräben, Rückhaltebecken und Teichen, kleinräumige naturnahe Umgestaltungen wie die Beseitigung von Bach- und Grabenverrohrungen, Verlegung von Straßenseitengräben in der bebauten Ortslage und ihre kleinräumige Verrohrung, Umsetzen von Kiesbänken in Gewässern"

Hier: Kleinräumige naturnahe Umgestaltung des Sterzenbaches bei Bau-km 0+915 links der St 2040 durch Beseitigung der Bachverrohrung (DN 1400) auf einer Länge von ca. 11,00 m vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017

Unterlage 9.5.3a

Unterlage zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach Nr. 13.18.1 (i.V.m. Nr. 13.18) der Anlage 1 zum UVPG:

„Sonstige der Art nach nicht von Nrn. 13.1 bis 13.17 erfasste Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes, soweit die Ausbaumaßnahmen nicht von Nummer 13.18.2 erfasst sind“

Hier: Verrohrung des Sterzenbaches (DN 1800) auf einer Länge von ca. 2,50 m (im Anschluss an die bestehende Sterzenbachverrohrung DN 1800 bei der Kreuzung der Bahnstrecke bei Bau-km 0+915 links der St 20410)“ vom 27.01.2017 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017

10 Wassertechnische Untersuchungen

Unterlage 10.1

A117 (Antrag)

Unterlage 10.1a

A117 in der Fassung der Tektur vom 27.01.2017

Regis-
ter
lfd. Nr.

Unterlage – Bezeichnung/Inhalt

11 Fußgänger- und Radverkehrsuntersuchung

Unterlage 11a

Fußgänger- und Radverkehrsuntersuchung vom 27.01.2017 in der Fassung der Tek-
tur vom 27.01.2017

c) ***Ergänzende und begründende Unterlagen***

Die nachfolgend aufgeführten Unterlagen, die nicht öffentlich ausgelegt waren, werden den planfestgestellten Unterlagen nachrichtlich als begründende Unterlagen beigelegt.

i) ***Unterlage Variantenuntersuchung vom 22.09.2021***

Regis- ter lfd. Nr.	Unterlage – Bezeichnung/Inhalt
1	Erläuterungsbericht
2	Variantentabelle zur weiteren Untersuchung
3	Grundlagenpläne
4	Grobanalyse Anlagen_1 zu 4.1 (Grobanalyse nach § 3 EKrG Nr. 1) Anlagen_2 zu 4.2 (Grobanalyse nach § 3 EKrG Nr. 2) Anlagen_3 zu 4.3 (Grobanalyse nach § 3 EKrG Nr. 3)
5	Anlagen_5 (weitergehende Untersuchung)

Ergänzungen und Korrekturen mit den E-Mails vom 22. / 23. November 2022.

ii) ***Unterlage Gesamtlärbetrachtung – Verhältnismäßigkeitsprüfung***

Unterlage Gesamtlärbetrachtung – Verhältnismäßigkeitsprüfung vom 11.11.2021 mit Anlage

iii) ***Städtebauliche Rahmenplanung "Südstadt"***

Städtebauliche Rahmenplanung „Südstadt“ – Zusammengefasster Bericht vom 20.04.2001

iv) ***Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040***

Gutachten der Stadt Nabburg zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040 vom 20.01.1998 / 23.03.1998

III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)

1. Allgemeine Auflagen

a) *Unterrichtungspflichten*

Vor Beginn der Bauarbeiten sind rechtzeitig schriftlich zu verständigen:

die Stadt Nabburg
Oberer Markt 16
92507 Nabburg

die Verwaltungsgemeinschaft Nabburg
Oberer Markt 16
92507 Nabburg

den Markt Schwarzhofen
Kolpingstraße 3
92431 Neunburg vorm Wald

die Verwaltungsgemeinschaft Neunburg vorm Wald
Kolpingstraße 3
92431 Neunburg vorm Wald

das Landratsamt Schwandorf
Wackersdorfer Straße 80
92421 Schwandorf

mindestens 1 Monat vor Baubeginn

das Wasserwirtschaftsamt Weiden
Am Langen Steg 5
92637 Weiden

mindestens 1 Monat vor Baubeginn

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

mindestens 6 Monate vor Baubeginn

das Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

die DB AG
DB Immobilien
Barthstraße 12
80339 München

die DB Netz AG
Sandstraße 38-40
90443 Nürnberg

die Bayernwerk AG
Netzcenter Schwandorf
Regensburger Straße 4a
92421 Schwandorf

mindestens 6 Monate vor Baubeginn

die Deutsche Telekom
Resort Produktion Technische Infrastruktur Regensburg
Bajuwarenstraße 4
93053 Regensburg
oder Fax: 0391-580213737, E-Mail: Planauskunft.Sued@telekom.de

mindestens 3 Monate vor Baubeginn

die Vodafone Kabel-Deutschland
Vertrieb + Service GmbH & Co. KG
Südwestpark 15
90449 Nürnberg
E-Mail: Planung_NE3_nuernberg@kabeldeutschland.de

mindestens 3 Monate vor Baubeginn

das Bundesamt für Infrastruktur,
Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Infra I 3

Fontainengraben 200
53123 Bonn

- der (die) zum Zeitpunkt der Bauausführung betroffene(n) Fischereiberechtigte(n) unter Berücksichtigung des Bayerischen Fischereigesetzes (BayFiG)
- mindestens 1 Woche vorher
- die Bewirtschafter der vorübergehend in Anspruch genommener Flächen insbesondere landwirtschaftlicher Flächen (siehe Ziffer A.III.4 Unterziffer b des Beschlusses)
- die durch die Baumaßnahme in ihrer Erschließung direkt betroffenen Anlieger, die keine andere zumutbare Alternative haben, sind rechtzeitig über mögliche Behinderungen zu unterrichten.
- die Betroffenen, die durch Baulärm oder Erschütterungen im Einwirkungsbereich betroffen sind, sind rechtzeitig vor Baubeginn über die Baumaßnahme insbesondere auch bei Teilbaustellen zu informieren.

b) ***Erörterungstermin, Zusagen des Vorhabenträgers***

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

2. Bauausführung

a) ***Bauausführung***

i) ***Planunterlagen***

Die Maßnahme ist nach den festgestellten Plänen (Ziffer A.II.a) dieses Beschlusses und den sich aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung ergebenden Änderungen vom 16. April 2018 bis 19. April 2018 in Nabburg sowie unter Beachtung der Roteintragungen auszuführen.

ii) ***Radfahrschleusen im Kreuzungsbereich der Oberviechtacher Straße/ Perschener Straße***

Zum sicheren Einfädeln des Radwegverkehrs im Kreuzungsbereich der Oberviechtacher Straße/Perschener Straße in die Staatsstraße 2040 sind Radfahrschleusen anzulegen.

iii) *Rankenweg – Wendemöglichkeit*

Im Rankenweg ist im Bereich der südlichen Restfläche aus dem Grundstück Fl.-Nr. 1096/12 eine Wendemöglichkeit in Abstimmung mit der Stadt Nabburg anzulegen, die von Entsorgungs- und Rettungsfahrzeugen genutzt werden kann.

iv) *Anbindung der Ortsstraße „Poststeig“ an den Kreisverkehr*

Die Ortsstraße „Poststeig“ ist in der bisherigen Breite und Art wie bisher an den Gehweg anzubinden, der künftig um den Kreisverkehr führt.

v) *Anbindung der Ortsstraße „Bahnweg“ und Wendemöglichkeit*

In Abstimmung mit der Stadt Nabburg ist im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 1102/7 eine Wendemöglichkeit für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge und eine Fußwegverbindung von der Wendemöglichkeit zur geplanten Staatstraße 2040 anzulegen.

vi) *Erschließung der Grundstücke und Anwesen während der Bauausführung*

Der Vorhabenträger hat die Erschließung der Grundstücke und Anwesen während der Bauausführung – gegebenenfalls unter baubedingten Erschwernissen – aufrechtzuerhalten.

vii) *Alter Brückweg*

Die Hochwassersituation in der Straße „Alter Brückweg“ darf sich vorhabenbedingt nicht verschlechtern.

viii) *Erreichbarkeit der Grundstücke im Zufahrtbereich des Kreisverkehrs West am Bauanfang*

Die uneingeschränkte Erreichbarkeit der Grundstücke im unmittelbaren Zufahrtbereich des Kreisverkehrs West am Bauanfang ist vom Vorhabenträger sicherzustellen, so dass vorhabenbedingt, insbesondere in der Regensburger Straße, der Diepoldstraße, dem Brünnlweg und der Straße Am Haberstroh, keine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation eintreten wird. Insbesondere bei der baulichen (erhabenen) Ausbildung von Fahrbahnteilern ist dies zu berücksichtigen.

b) **Baubedingte Immissionen**

i) *Grundsätzliches*

(1) Technische Richtlinien, Vorschriften, Ausschreibung, Leitfäden, Merkblätter

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden anerkannten Regeln der Technik, insbesondere die für Baustellen geltenden technischen Richtlinien und Vorschriften bezüglich Lärm, Erschütterungen, Staub, Wasserreinhaltung und zum Schutz von angrenzenden Flächen, hat der Vorhabenträger sicherzustellen.

Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen.

Die Beeinträchtigungen der Anwohner an Baustellen und an Transportrouten sind auch durch die Wahl entsprechender Baumethoden und Transportfahrzeuge soweit möglich zu minimieren.

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

Der Vorhabenträger hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass die an die Straßenbaustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) beeinträchtigt werden.

Auf den Leitfaden „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen, Stand April 2019“ des Sachgebiets 50 der Regierung von Oberbayern einschließlich des Anhangs „Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen“ wird hingewiesen. Die im „Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen“ genannten Anforderungen sind, soweit zutreffend, einzuhalten.

(2) Ausführungszeitraum, Begrenzung der Bautätigkeiten

Bautätigkeiten und die damit verbundenen baubedingten Immissionen, insbesondere Lärm, Staub und Erschütterungen, dürfen ausschließlich im Tageszeitraum von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr durchgeführt werden.

Die durchschnittliche tägliche Betriebsdauer der Baumaschinen wird in der Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr entsprechend den Angaben in Anhang 3 der Unterlage 12b auf die dort angegebenen Stunden begrenzt.

Zudem werden die nachfolgend aufgeführten erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten in der Zeit von 7.00 Uhr bis 19.00 Uhr auf 8 Stunden täglich begrenzt (vgl. Seite 9, Unterlage 13b).

- Abbruch von Gebäuden und Brückenbauwerk
- Straßenbauarbeiten
- Neubau der Eisenbahnüberführung (Staatsstraße 2040)
- Herstellung des Trogbauwerks
- Erneuerung der Naabbrücke
- Neubau der Eisenbahnüberführung (Fußgängerunterführung)

Davon ausgenommen sind die unvermeidbaren Bauarbeiten zur Errichtung der beiden Bahnüberführungen (BW 0-1 Bauwerksverzeichnis-Nr. 2.02T Bahn-km 58,671 und BW 0-4 Bauwerksverzeichnis-Nr. 2.04T1 Bahn-km: 58,863), des Trogbauwerkes und den Stützwänden während der Nachtzeit von 20:00 Uhr bis 07:00 Uhr nach der AVV-Baulärm Ziffer 3.1 aufgrund der zu minimierenden Sperrpausen für den Eisenbahnbetrieb. An Sonn- und Feiertagen sind sie auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.

(3) Baustelleneinrichtungen, Bereitstellungsflächen, Baustraßen

Der Vorhabenträger hat bei nicht mehr benötigten Baustelleneinrichtungen und Bereitstellungsflächen sowie Baustraßen umgehend den ursprünglichen, wenn dies nicht möglich ist, einen gleichwertigen Zustand wiederherzustellen.

(4) Beauftragter, Ansprechpartner für die Betroffenen für Lärm- und Erschütterungsfragen

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, einen oder mehrere unabhängige Beauftragte für Lärm- und Erschütterungsfragen zu beauftragen.

Dieser hat während der lärmintensiven Bauphasen sowie während der erschütterungsintensiven Arbeiten (insbesondere Verdichtungs- und Rammarbeiten) Messungen vorzunehmen und gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft zu veranlassen.

Er hat als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen beziehungsweise zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen.

Er hat im Rahmen der Messüberwachungen dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 ("Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden") eingehalten werden und ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungswirkungen vorzusehen.

(5) Baumaschinen

Soweit einschlägig, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II Rechnung zu tragen.

Es sind hydraulische Pressen anstelle von Vibrationsrammen einzusetzen, sofern der Untergrund dafür geeignet ist.

Es sind insbesondere mit einem „Schallschutz Kit“ aufgerüstete Maschinen, sofern das bei der jeweiligen Baumaschine möglich ist, einzusetzen. Es sind Entdröhnbeläge in Kipp-lastern zu verwenden.

(6) Baubetrieb

Auf der Baustelle sind unnötige Fahrten sowie längere Wartezeiten bei laufendem Motor zu vermeiden. Dies gilt insbesondere bei Erdarbeiten, wenn ein oder mehrere LKW warten müssen, bis diese vom Bagger beladen werden können.

(7) Information der durch die Bauarbeiten Betroffenen

Die durch die jeweiligen Bauarbeiten Betroffenen sind rechtzeitig vor Baubeginn über die (Teil-)Baumaßnahme insbesondere etwaige lärmintensive, erschütterungsintensive oder sonstige beeinträchtigen Arbeiten zu informieren.

ii) Baubedingter Lärmschutz

(1) Vermeidungsgrundsatz

Es ist sicherzustellen, dass jede (Teil-)Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. In ihrem Anwendungsbereich sind die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ anzuwenden. Dementsprechend sind gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

Die in der Unterlage 12b unter Ziffer 9 ff. aufgeführten grundsätzlichen Möglichkeiten der Baulärminderung, der Optimierung des Bauablaufes und der Baumaschinen und der Information der Betroffenen in Verbindung mit der Ziffer A.III.2.b)i)(4) des Beschlusses sind zu berücksichtigen.

(2) Baubegleitende stichprobenartige Überwachungsmessungen und Ad-hoc-Messungen

Der Vorhabenträger hat an aus fachlicher Sicht geeigneten Stellen baubegleitende stichprobenartige Lärmpegelmessungen jeder einzelnen Baustelle und der lärmintensiven Tätigkeiten jeder einzelnen Bauphase zur Ermittlung der tatsächlich auftretenden Lärmimmissionen durchzuführen.

Zusätzlich sind Ad-hoc-Messungen im konkreten Beschwerdefall durchzuführen, um mit geeigneten Sofort-Maßnahmen Abhilfe zu schaffen. Die Ergebnisse der Messungen sind vom Vorhabenträger zu dokumentieren und den von Immissionen Betroffenen auf Verlangen Einsicht in die Messergebnisse zu gewähren. Die Dokumentation muss mindestens fünf Jahre lang nach Bauende vom Vorhabenträger aufbewahrt werden. Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde sind dieser die Dokumentationen vorzulegen.

(3) Immissionskonflikte

Bei den im Rahmen von baubegleitenden stichprobenartigen Überwachungsmessungen und Ad-hoc-Messungen im konkreten Beschwerdefall erkennbaren Immissionskonflikten, die von den planfestgestellten Schutzvorkehrungen nicht mehr gelöst werden (beispielsweise auch Überschreitungen von zulässigen Innenraumpegeln), hat der Immissionsschutzbeauftragte zu prüfen, ob insbesondere durch Anwendung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten, Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporärer Abschirmmaßnahmen eine Konfliktreduzierung erreicht und die planfestgestellten Vorgaben damit eingehalten werden können. Können die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses nicht eingehalten werden, sind die Baumaschinen gegebenenfalls stillzulegen um möglichst Abhilfe (siehe Ziffer A.III.2.b)ii)(1) des Beschlusses) zu schaffen. Für den Fall, dass Bauarbeiten durchzuführen sind, die von den Vorgaben dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr erfasst sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

(4) Baubedingter Passiver Schallschutz

Den nachfolgend aufgeführten Eigentümern (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der in nachfolgender Tabelle 1 aufgeführten Anwesen (vgl. auch Unterlage 12b Anhang 7) steht gegen den Vorhabenträger des Straßenbauvorhabens dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen (beispielsweise Schallschutzfenster, sonstige Dämmungen von Außenbauteilen) an den betroffenen Räumen zu.

Immissionsort Nr. (IO)	Gebäude bzw. Anwesen (Anschrift)	Fassade (Himmelsrichtung)
1	2	3
102	Oberviechtacher Straße 2a	N
104	Oberviechtacher Straße 4	SW
106	Oberviechtacher Straße 6	W
110	Naabweg 6	W
111	Perschener Straße 1	S
114	Perschener Straße 5a	S
115	Perschener Straße 7	S
117	Perschener Straße 10	S
118	Perschener Straße 12	W
127	Nikolaiweg 5	W
201	Turnhallenweg 8	SW
202	Turnhallenweg 10	SW
203	Turnhallenweg 12	SW
204	Turnhallenweg 14	SW
205	Turnhallenweg 16a	W
207	Turnhallenweg 20	W
214	Turnhallenweg 30+32	N
216	Turnhallenweg 34	N
218	Turnhallenweg 36	W
219	Turnhallenweg 37	W
307	Georgenstraße 19	S
311	Georgenstraße 30	N
312	Georgenstraße 32	N
313	Georgenstraße 34	S

Immissionsort Nr. (IO)	Gebäude bzw. Anwesen (Anschrift)	Fassade (Himmelsrichtung)
1	2	3
319	Mühlweg 2	S
326	Brückenweg 8	S
329	Austraße 3	O
330	Austraße 7	O
331	Austraße 9	O
332	Austraße 11	S
333	Ramgraben 3	S
334	Ramgraben 14	S
335	Ramgraben 16	O
336	Ramgraben 18	NO
402	Ramgraben 2a	S
403	Ramgraben 2c	O
406	Austraße 14	O
409	Austraße 20	S
422	Bahnhofstraße 17	SW
423	Bahnhofstraße 19	SW
501	Bahnweg 4	SW
502	Bahnweg 6	SW
503	Bahnweg 8	SW
504	Bahnweg 10	SW
505	Bahnweg 10a	S
506	Bahnweg 16	SO
507	Poststeig 1	S
509	Poststeig 4	O

Immissionsort Nr. (IO)	Gebäude bzw. Anwesen (Anschrift)	Fassade (Himmelsrichtung)
1	2	3
510	Poststeig 5	S
511	Poststeig 6	O
512	Poststeig 7	S
514	Rankenweg 3	N
515	Rankenweg 4	S
516	Rankenweg 7	N
517	Rankenweg 9	N
518	Am Haberstroh 3	N
519	Am Haberstroh 5	N
520	Am Haberstroh 7	N
521	Am Haberstroh 9	W
530 + 531	Am Haberstroh 17 u. 17a	N
536 + 537	Am Haberstroh 21 + 21a	O
538	Brünnlweg 1	W
541	Brünnlweg 6	O
608	Regensburger Straße 42	SO
609	Regensburger Straße 43	NO
610	Regensburger Straße 44	SO

S ... Süd, O ... Ost, W ... West, N ... Nord und Kombinationen

Tabelle 1 Anwesen mit Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz wegen Überschreitung der Richtwerte der AVV-Baulärm beziehungsweise dem projektspezifischen Richtwert

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 12b in Verbindung mit Anhang 7 ab Seite 31 und in Verbindung mit Anhang 1 entnommen werden.

Bei Erfüllen der Anspruchsvoraussetzung für passiven Lärmschutz eines Immissionsaufpunktes gilt die Anspruchsvoraussetzung für die gesamte betroffene Fassade des jeweiligen untersuchten Gebäudes.

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den/die Erstattungsberechtigte/n der oben genannten Anwesen mindestens sechs Monate vor Beginn der aktiven ihn betreffenden Bauarbeiten entsprechend zu unterrichten und diesen ein verbindliches Entschädigungsangebot vorzulegen, sodass die Möglichkeit der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen zu Baubeginn gewährleistet ist.

(5) Entschädigungen im Außenwohnbereich und Unternehmen mit genehmigten Freisitz- oder Freischankflächen

Der Vorhabenträger hat den Eigentümern der in nachstehender Tabelle 2 aufgeführten Anwesen (vergleiche auch Unterlage 12b Anhang 6), die tatsächlich über zu schützende bebaute beziehungsweise unbebaute Außenwohnbereiche (insbesondere Balkone, Terrassen, Freisitze, Freischankflächen und ähnlich zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Flächen) verfügen, eine angemessene Entschädigung in Geld für die Minderung des Gebrauchswerts zu leisten. Die Vorbelastung wurde berücksichtigt.

Immissionsort Nr. (IO)	Anwesen (Anschrift)	Fassade(n) Himmelsrichtung
1	2	2
101	Oberviechtacher Straße 1	O,S
102	Oberviechtacher Straße 2a	N, S
103	Oberviechtacher Straße 3	SO,SW
104	Oberviechtacher Straße 4	N, NO, S, SW
105	Oberviechtacher Straße 4a	SO, SW
106	Oberviechtacher Straße 6	N, S, W
107	Oberviechtacher Straße 6a	N, S, W
108	Naabweg 2	S, W
109	Naabweg 4	S,W
110	Naabweg 6	N, W
111	Perschener Straße 1	O, S, W
112	Perschener Straße 3	O, S
113	Perschener Straße 5	O, W
114	Perschener Straße 5a	O, S, W

Immissionsort Nr. (IO)	Anwesen (Anschrift)	Fassade(n) Himmelsrichtung
115	Perschener Straße 7	S
116	Perschener Straße 9	O
117	Perschener Straße 10	O, S, W
118	Perschener Straße 12	W
119	Perschener Straße 14	S, W
120	Perschener Straße 16	S, w
121	Perschener Straße 18	S, W
122	Perschener Straße 20	W
123	Nikolaiweg 1	O, W
124	Nikolaiweg 2	S
125	Nikolaiweg 3	S, W
126	Nikolaiweg 4	S, W
127	Nikolaiweg 5	S, W
201	Turnhallenweg 8	NO, SW
202	Turnhallenweg 10	NO, SW
203	Turnhallenweg 12	NO, SW
204	Turnhallenweg 14	NO, SW
205	Turnhallenweg 16a	N, W
206	Turnhallenweg 16b	N
207	Turnhallenweg 20	N, W
208	Turnhallenweg 22	N, W
209	Turnhallenweg 24	N, W
210	Turnhallenweg 26	N, W
211	Turnhallenweg 28	N, W
212	Turnhallenweg 28a	N, W
213	Turnhallenweg 29	N, W

Immissionsort Nr. (IO)	Anwesen (Anschrift)	Fassade(n) Himmelsrichtung
214	Turnhallenweg 30+32	N, W
215	Turnhallenweg 33	N, W
216	Turnhallenweg 34	N,W
217	Turnhallenweg 35	N, W
218	Turnhallenweg 36	N, W
219	Turnhallenweg 37	N, W
302	Georgenstraße 9	S
304	Georgenstraße 13	O, S
303	Georgenstraße 11	S
305	Georgenstraße 16	SO
306	Georgenstraße 18	S
307	Georgenstraße 19	O, S, W
308	Georgenstraße 20	S
309	Georgenstraße 22	S
310	Georgenstraße 26	N, O, S
311	Georgenstraße 30	N, O, S
312	Georgenstraße 32	N, O
313	Georgenstraße 34	N, O, S
318	Mühlweg 1	SO
319	Mühlweg 2	S, SO
320	Mühlweg 3	SO
321	Brückenweg 1	S
322	Brückenweg 3	S
324	Brückenweg 5	S
325	Brückenweg 7	O, S
326	Brückenweg 8	S

Immissionsort Nr. (IO)	Anwesen (Anschrift)	Fassade(n) Himmelsrichtung
327	Austraße 1	O, S
328	Austraße 2	O, S
329	Austraße 3	O, S, W
330	Austraße 7	O, S
331	Austraße 9	O, S, W
332	Austraße 11	N, S, W
333	Ramgraben 3	O, S
334	Ramgraben 14	N, S, W
335	Ramgraben 16	N, O, S
336	Ramgraben 18	NO, NW, SO
401	Ramgraben 2	O, S
402	Ramgraben 2a	O, S
403	Ramgraben 2c	O, S
404	Ramgraben 2e	O, S
406	Austraße 14	O
409	Austraße 20	S, W
410	Bahnhofstraße 5	SO, SW
411	Bahnhofstraße 7	NO, SW
412	Bahnhofstraße 9	O, S, W
413	Bahnhofstraße 10	O, S, W
414	Bahnhofstraße 10a	O, S
415	Bahnhofstraße 11	O, S, W
416	Bahnhofstraße 12	O, S, W
417	Bahnhofstraße 13	O, S, W
418	Bahnhofstraße 14	NO, NW
419	Bahnhofstraße 15	NO, SO

Immissionsort Nr. (IO)	Anwesen (Anschrift)	Fassade(n) Himmelsrichtung
420	Bahnhofstraße 16	NO, SO
421	Bahnhofstraße 16a	NW, SO, SW
422	Bahnhofstraße 17	NO, NW, SO, SW
423	Bahnhofstraße 19	NO, SO, SW
501	Bahnweg 4	NW, SO, SW
502	Bahnweg 6	NW, SO, SW
503	Bahnweg 8	NW, SO, SW
504	Bahnweg 10	NW, SO, SW
505	Bahnweg 10a	N, O, S, W
506	Bahnweg 16	NW, SO
507	Poststeig 1	O, S, W
508	Poststeig 2	O, S, W
509	Poststeig 4	O, S, W
510	Poststeig 5	O, S, W
511	Poststeig 6	O, S, W
512	Poststeig 7	O, S, W
514	Rankenweg 3	N, O, W
515	Rankenweg 4	N, S, W
516	Rankenweg 7	N, O, W
517	Rankenweg 9	N, O, W
518	Am Haberstroh 3	N, O, W
519	Am Haberstroh 5	N, O, W
520	Am Haberstroh 7	N, O, W
521	Am Haberstroh 9	N, O, W
523	Am Haberstroh 11a	N, O, W
524	Am Haberstroh 14	N, O, W

Immissionsort Nr. (IO)	Anwesen (Anschrift)	Fassade(n) Himmelsrichtung
525	Am Haberstroh 15	N
526	Am Haberstroh 15a	N
527	Am Haberstroh 15b	N
528	Am Haberstroh 15c	N
529	Am Haberstroh 16	N, O, W
530+531	Am Haberstroh 17 + 17a	N, O, W
532	Am Haberstroh 19	N, O
533	Am Haberstroh 19a	O
534	Am Haberstroh 19b	O
535	Am Haberstroh 19c	O
536+537	Am Haberstroh 21 + 21a	N, O, W
538	Brünnlweg 1	N, O, W
539	Brünnlweg 3	N, O, W
540	Brünnlweg 5	N, O, W
541	Brünnlweg 6	N, O, W
542	Brünnlweg 8	N, O, W
601	Regensburger Straße 34	NO, SW
602	Regensburger Straße 35	SO
603	Regensburger Straße 36	SW
604	Regensburger Straße 37	SO
605	Regensburger Straße 38	SW
606	Regensburger Straße 39	NO, SO, SW
608	Regensburger Straße 42	SO, SW
609	Regensburger Straße 43	NO, NW, SW
610	Regensburger Straße 44	NO, SO, SW
611	Regensburger Straße 44a	NO, SO, SW

Immissionsort Nr. (IO)	Anwesen (Anschrift)	Fassade(n) Himmelsrichtung
612	Regensburger Straße 45	N, O, W
613+615	Regensburger Straße 36 +48	O, S
616	Regensburger Straße 49	N, O
617+618	Regensburger Straße 50 + 52	SO
619	Diepoldstraße 1	O, S
620	Diepoldstraße 2	S
621	Diepoldstraße 4	S
622	Diepoldstraße 6	NO, SO
624	Krankenhausstraße 2	S, W
625	Krankenhausstraße 4	S, W
626	Krankenhausstraße 8	O, S, W
627	Krankenhausstraße 9	O, S, W
628	Krankenhausstraße 10	O, S, W
629	Krankenhausstraße 12	O, S
630	Krankenhausstraße 14	O, S
631	Krankenhausstraße 15	SO, SW

S ... Süd, O ... Ost, W ... West, N ... Nord und Kombinationen

Tabelle 2 Anwesen mit Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung des Außenwohnbereichs wegen Überschreitung des Richtwertes der AVV Baulärm bzw. des projektspezifischen Richtwertes

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlage 12b in Verbindung mit dem Anhang 6 ab Seite 168 und Anhang 1 ab Seite 3 verwiesen. Maßgeblich sind die Verhältnisse zum Zeitpunkt der Umsetzung.

Bei Erfüllen der Anspruchsvoraussetzung für Entschädigung eines Immissionsaufpunktes gilt die Anspruchsvoraussetzung für die gesamte betroffene Fassade des jeweiligen untersuchten Gebäudes bzw. des genehmigten Freisitzes oder der Freischankfläche.

Die Bemessung der Gebrauchswertminderung richtet sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

Außerdem haben betroffene Unternehmen, die eine genehmigte Freisitz- oder Freischankfläche in einem der in vorstehender Tabelle 2 genannten Anwesen betreiben, gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung der Außengastronomiebereiche bezogen auf die Tage, an denen die Beurteilungspegel aus dem Baulärm oberhalb des gebietsbezogenen Tagesrichtwertes der AVV Baulärm beziehungsweise des projektspezifischen Richtwerts liegen. Die Höhe der Entschädigung für Außengastronomiebetriebe richtet sich nach dem Ertragsausfall zwischen Baubeginn und Ende der Bauausführung, der darauf zurückzuführen ist, dass es in diesem Zeitraum bei den Freisitz- oder Freischankflächen zur Überschreitung des gebietsbezogenen Tagesrichtwertes der AVV Baulärm beziehungsweise des projektspezifischen Richtwerts kommt.

(6) Entschädigung Innenbereich

Der Vorhabenträger hat den Eigentümern der in vorstehender Tabelle 2 aufgeführten Anwesen (vergleiche auch Unterlage 12b, Ergebnistabelle Anhang 6) für die Beeinträchtigung der Innenwohnräume durch Baulärm dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld zu leisten, sofern auch der obere Anhaltswert der VDI-Richtlinie 2719 für den betreffenden Raum überschritten ist.

Außerdem haben die Betroffenen, die in einem der in vorstehender Tabelle 2 genannten Anwesen eine Nutzung nach den Nummern 3.1, 3.2 und 3.3, Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 betreiben, gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung der betreffenden Innenräume bezogen auf die Tage, an denen der obere Anhaltswert der VDI-Richtlinie 2719 für den betreffenden Raum überschritten ist, sofern die Innenräume tatsächlich während der Beeinträchtigung genutzt werden. Die Höhe der Entschädigung für solche Innenräume richtet sich nach dem Ertragsausfall zwischen Baubeginn und Ende der Bauausführung, der darauf zurückzuführen ist, dass es in diesem Zeitraum bei den betreffenden Räumen zur Überschreitung des oberen Anhaltswerts der VDI-Richtlinie 2719 kommt.

Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

iii) Baubedingte Erschütterungen

(1) erschütterungsrelevante Baumaßnahmen

Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) anzuwenden.

(2) Vermeidung erheblicher Belästigungen

Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungseinwirkungen ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und gegebenenfalls die in Abschnitt 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen umzusetzen. Insbesondere durch:

- eine umfassende Information der Betroffenen durch den Vorhabenträger oder den Immissionsschutzbeauftragten über die Baumaßnahme, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen aus dem Baubetrieb;
- Aufklärung der potentiell Betroffenen über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen in Folge der vorhabenbedingten Baumaßnahmen und die damit verbundenen Belästigungen;
- zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (insbesondere Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquelle);
- eine Benennung einer Ansprechstelle, insbesondere den Immissionsschutzbeauftragten, durch den Vorhabenträger, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Erschütterungseinwirkungen haben;
- Informationen durch den Vorhabenträger insbesondere den Immissionsschutzbeauftragten, der durch den Baubetrieb Betroffenen im Einwirkungsbereich über die Erschütterungswirkungen auf Gebäude und Anwesen;
- Nachweis und Dokumentation der tatsächlich auftretenden Erschütterungen und vorhabensbedingten Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen und Gebäude bzw. Anwesen (Beweissicherung).

Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen gelten die Anhaltswerte in Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2, für eine Einwirkungsdauer D von $26 \text{ Tage} < D \leq 78 \text{ Tage}$ die hierzu angegebenen Werte.

(3) Dokumentation vorhandener Vorschädigungen

Zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Beweissicherung sind gebäudetechnische Beweissicherungen an allen durch das Vorhaben im Einwirkungsbereich betroffenen Gebäuden innerhalb des in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Beweissicherungskorridors (Unterlage 13b, Seite 6, Ziffer 5.6.1, 5.6.2 u. Anlage 2.1

und Unterlage 15b) durchzuführen. Dabei sind auch die gegebenenfalls in diesen Gebäuden (zum Beispiel Betriebsgebäude, Tankstellen etc.) vorhandenen erschütterungsempfindlichen technischen Anlagen zu beurteilen und entsprechend zu berücksichtigen.

(4) Anwesen mit Beweissicherungsmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Beweissicherung gebäudetechnische Beweissicherungsmaßnahmen an Gebäuden innerhalb des in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Beweissicherungskorridors (Unterlage 13b, Anlage 2.1 und Unterlage 15b) vor beziehungsweise nach Ende der erschütterungsrelevanten Bauarbeiten durchzuführen.

Zur Dokumentation der tatsächlich auftretenden Erschütterungen sind für exponiert gelegene und besonders schützenswerte Gebäude stichprobenartige Überwachungsmessungen durchzuführen. Dies betrifft insbesondere die in nachfolgender Tabelle 3 aufgeführten Anwesen.

Anwesen (Anschrift)
Alter Brückenweg 4
Am Haberstroh 3
Austraße 9
Bahnweg 10
Bahnhofstraße 21
Mühlweg 4
Oberviechtacher Straße 4
Perschener Straße 1
Ramgraben 18
Rankenweg 7
Regensburger Straße 44
Turnhallenweg 8

Tabelle 3 Anwesen, an denen Beweissicherungsmaßnahmen und stichprobenartige erschütterungstechnische Überwachungsmessungen durchzuführen sind.

Maßgeblich für die Auswahl der Anwesen im oben genannten Beweissicherungskorridor ist die Nutzung zum Zeitpunkt der Bauausführung.

(5) Anwesen für potentiellen Ersatzwohnraum

Ergänzend zu den Ausführungen unter Ziffer A.III.2.b)iii)(4) ist bei unumgänglichen erschütterungsintensive Bautätigkeiten im nächtlichen Beurteilungszeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) für folgende Anwesen mit potentieller Überschreitung der Anhaltswerte Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen oder zumindest rechtzeitig vor Beginn der Bautätigkeiten verbindlich anzubieten.

Anwesen (Anschrift)
Alter Brückenweg 1, 2, 3, 4, 5, 7
Austraße 3, 7, 9
Mühlweg 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15
Ramgraben 14, 16, 18
Turnhallenweg 8, 10, 12, 14, 20

Tabelle 4 Anwesen, denen bei erschütterungsintensiven Bauarbeiten Ersatzwohnraum zur Verfügung anzubieten ist

Maßgeblich für die Auswahl der Anwesen ist die Nutzung zum Zeitpunkt der Bauausführung im Beweissicherungskorridor.

(6) Beweissicherungsmaßnahmen und deren Verwendung

Die Beweissicherungsmaßnahmen für die unter Ziffer A.III.2.b)iii)(4) und Ziffer A.III.2.b)iii)(5) genannten Anwesen haben sich auf einen Zeitraum rechtzeitig vor Baubeginn sämtlicher das Vorhaben betreffender Bauarbeiten zu erstrecken. Es ist dafür ein geeignetes Messkonzept zu verwenden. Insbesondere sind dabei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen.

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Ergebnisse der Beweissicherungsmaßnahmen in geeigneter Weise zu dokumentieren, mindestens bis fünf Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten aufzubewahren und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Auf Verlangen von Betroffenen hat der Vorhabenträger diesen Einsicht in die Dokumentation zu gewähren und die betreffenden Auszüge zur Verfügung zu stellen.

Der Beauftragte für Lärm- und Erschütterungsfragen hat im Rahmen der Messüberwachung dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden und ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungswirkungen vorzusehen.

iv) *Baubedingte Auswirkungen auf Klima und Luft*

Die Emissionen während der Bauphase sind zu minimieren.

Auf den unter Ziffer A.III.2.b)i)(1) des Beschlusses genannten Leitfadens wie auch auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

c) **Ver- und Entsorgungsleitungen**

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind 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.

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

3. Belange des Denkmalschutzes

1. Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (beispielsweise durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
2. Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabenträger so früh wie möglich, spätestens jedoch sechs Monate vor deren Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen (Ziffer A.III.1.a) des Beschlusses).
3. Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung

von Bodendenkmälern beziehungsweise bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

4. Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
5. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine Einigung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabenträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
6. Es sind alle mit der Durchführung des Projekts betrauten Personen darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten eventuell auftretende Funde von Bodentalertümern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind (vgl. Art. 8 Abs. 1 BayDSchG). Aufgefundene Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (vgl. Art. 8 Abs. 2 BayDSchG).

4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke, landwirtschaftliche Belange

- a. Der Vorhabenträger hat die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das Grundeigentum angemessen zu entschädigen; dies gilt insbesondere für
- die dauernde Inanspruchnahme von Grundstücksflächen,
 - die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese,
 - Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme,
 - Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
 - Anschneidungs- und Durchschneidungsentschädigungen.

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

- b. Die vorübergehende Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen ist den betroffenen Bewirtschaftern dieser Flächen rechtzeitig mitzuteilen, so dass die Bewirtschafter dies bei der Beantragung von flächenbezogenen, landwirtschaftlichen Ausgleichszahlungsprogrammen berücksichtigen können. Den Eigentümern und Bewirtschaftern sind die bei Durchschneidung größerer Schläge verbleibenden Restflächen größenmäßig anzugeben.
- c. Vorübergehend beanspruchte Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß im Einvernehmen mit den Betroffenen zu rekultivieren.
- d. Bodenverdichtungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden (zum Beispiel durch den Einbau von Vliesschichten zur Druckverteilung). Die gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 vorgesehenen Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und Verhinderung von Grundwasserbelastung sind hierbei einzuhalten. Entstandene Bodenverdichtungen sind nach Durchführung der Baumaßnahme zu beseitigen und die vorübergehend beanspruchten Flächen zu rekultivieren. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 Zentimeter entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens

20 Zentimeter, auf mindestens 70 Zentimeter zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach sind der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.

- e. Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener landwirtschaftlicher Flächen oder sonstiger Nutzflächen nicht beeinträchtigt wird.
- f. Es ist außerdem sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme keine Schäden auf den nicht in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sowie an den auf diesen Flächen vorhandenen Anpflanzungen entstehen. Entsprechende Vorrichtungen zum Schutz von Einzelbäumen durch einen Bauzaun oder ähnlich geeignete Maßnahmen (nach DIN 18920 oder RAS-LP 4) sind vorzusehen.
- g. Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des Gesetzes zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs (AGBGB) einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.
- h. Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass erforderliche bauzeitliche Umfahrungen ordnungsgemäß errichtet, betrieben und anschließend schadlos wieder beseitigt werden. Die Benutzung der landwirtschaftlichen Grundstücksflächen, Gewerbeflächen und sonstiger Nutzflächen insbesondere für Wohnungen, sofern der Grundstückseigentümer dem zustimmt, ist in räumlicher und zeitlicher Hinsicht auf das Mindestmaß zu beschränken.
- i. Es ist durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der direkt vor Ort laufenden Bauarbeiten angemessen möglich ist.

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

- j. Die Lage neuer oder geänderter Zufahrten zu Grundstücken ist im Einvernehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern im Umfang und der Qualität der bisherigen festzulegen. Für den Fall, dass eine Einigung nicht zu Stand

kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

- k. Soweit durch die Baumaßnahme Grundstückseinfriedungen, Zugänge und andere Anlagen angepasst oder verlegt werden müssen, sind sie im Einvernehmen mit den Eigentümern im Umfang und der Qualität der bisherigen wiederherzustellen. Für den Fall, dass eine Einigung nicht zu Stand kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- l. Flächen, die vorübergehend als Arbeitsstreifen oder im Zuge der Maßnahme als Bauflächen genutzt werden, sind so regelmäßig zu pflegen, dass das Auswaschen von Schadpflanzen (beispielsweise Disteln) und die damit verbundene negative Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nachbarflächen vermieden wird. Dies gilt insbesondere für Flächen, auf denen beispielsweise Boden zwischengelagert wird.
- m. Das Oberflächenwasser des Straßenkörpers ist so abzuleiten, dass für die anliegenden Grundstücke keine Nachteile entstehen. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen. Ebenso ist darauf zu achten, dass es durch die Anlage von Seigen auf naturschutzfachlichen Kompensationsflächen nicht zu einer Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen kommt.
- o. Bestehende funktionsfähige Drainage- und Entwässerungseinrichtungen sind funktionsfähig zu erhalten beziehungsweise im Einvernehmen mit den Eigentümern im bisherigen Umfang, Funktion und Qualität anzupassen oder wiederherzustellen. Es ist darauf zu achten, dass durch landschaftspflegerische Maßnahmen Drainagen nicht durchwurzelt werden und ihre Funktion durch Anpflanzungen nicht beeinträchtigt wird. Für maßnahmenbedingte Vernässungsschäden ist nach Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs mit der gegenständlichen Straßenbaumaßnahme eine angemessene Entschädigung zu leisten.
- p. Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten mehr als unerhebliche Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Vorhabenträger nachträglich – im Einvernehmen mit dem Eigentümer – geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen, damit die bisherige Nutzung in Qualität, Funktion und Umfang möglich ist.

5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes

- Dieser Beschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen und Erlaubnisse.
- Zum Schutz für gehölbewohnende Tierarten darf die Beseitigung von Gehölzbeständen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchszeit, also in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen. Die näheren Einzelheiten sind der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung zu entnehmen.

Die Entfernung von Wurzelstöcken darf nur im Zeitraum zwischen Mitte Mai und Anfang Oktober, bei Temperaturen über 5°C erfolgen, um eine Tötung von im Boden überwinternden Amphibien- und Reptilienarten zu verhindern.

- Die Fällung fledermausrelevanter Bäume, Gebäude oder Kunstbauten muss außerhalb der Winterschlaf- und Wochenstubenzeit stattfinden. Die Markierung potenzieller Quartierbäume hat im Winter/Frühjahr vor den Fällungen zu erfolgen. Die Fällungen potenzieller Quartierbäume, Gebäude oder Kunstbauten sind dann zwischen 1. und 31. Oktober unter Anwesenheit eines Fledermausspezialisten durchzuführen. Der Fledermausspezialist untersucht die zu fällenden Bäume, Gebäude oder Kunstbauten nochmals auf Fledermausvorkommen, nimmt eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam und bringt sie in ein Ersatzquartier beziehungsweise sorgt dafür, dass Stammabschnitte mit nicht ausgeflogenen Tieren an einen geeigneten, sicheren Ort zur weiteren Überwinterung gebracht werden.
- Durch eine ökologische Baubegleitung, die während der gesamten Bauzeit in die Bauabwicklung einbezogen wird und fachlich qualifiziert besetzt sein muss, ist sicherzustellen, dass die Arbeiten unter Beachtung der naturschutzfachlichen Grundsätze und der angeordneten Maßnahme durchgeführt werden. Die in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen durchzuführen. Insbesondere die vor Ort Beteiligten (wie Bauleitung, ausführende Baufirma) sind vom Vorhabenträger auf die Einhaltung der zum Schutz naturschutzrelevanter Strukturen und Tiergruppen festgelegten Maßnahmen und Auflagen hinzuweisen und deren Einhaltung ist vom Vorhabenträger zu kontrollieren.
- Zum Schutz der Gehölzbestände während der Baumaßnahme vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen sind entsprechende Maßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP4 vorzusehen. Eine ökologische Baubegleitung hat die Einhaltung dieser Schutzvorkehrung zu überwachen. Ferner ist durch Einweisung des

Vorhabenträgers der Bauaufsicht und der ausführenden Baufirma sicherzustellen, dass keine unnötigen Beeinträchtigungen wertvoller Flächen und Bestände erfolgen.

- Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen, insbesondere Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, abgelagert werden.
- Der Vorhabenträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Kompensationsflächen zu sorgen.
- An das Baufeld angrenzende Lebensräume und Gewässer sind durch Schutzmaßnahmen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) und DIN 18920: Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen und insbesondere das Baufeld der bauzeitlichen Umfahrung auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Erforderliche Schutzzäune sind im Rahmen der ökologischen Baubegleitung festzulegen.
- Ökologisch bedeutende Landschaftselemente sind nicht als Arbeitsstreifen oder für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze in Anspruch zu nehmen.
- Bei Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen ist autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionaler forstlicher Herkunft zu verwenden. Ebenso ist für Ansaaten autochthones Saatgut zu verwenden.
- Auf Verlangen einer Naturschutzbehörde gibt der Vorhabenträger Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.
- Mit der Umsetzung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmenkomplexe 15 A, dargestellt in den Maßnahmenplan vom 22. Oktober 2010 in der Fassung der Tektur b vom 18. Dezember 2020 und beschrieben im Textteil zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 9.1b, Anhang 3 Maßnahmenblatt 15A), ist, spätestens mit Baubeginn entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen zu beginnen. Die Realisierung der genannten Maßnahmen ist spätestens bis zur Verkehrsfreigabe abzuschließen.

Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (Bayerisches Landesamt für Umwelt) zu melden.

- Die Gestaltungsmaßnahmen, dargestellt im Maßnahmenplan vom 22. Oktober 2010 in der Fassung der Tektur b vom 18. Dezember 2020 und beschrieben im Textteil zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 9.1b, Anhang 3 Maßnahmenblätter 20 G bis 20.4 G), 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 umzusetzen und bis zum darauffolgenden Frühjahr abzuschließen.

6. Auflagen zum Schutz von Gebäuden und Anlagen durch Veränderungen im Grundwasser

In der Unterlage 10.5.3.a sind die relativen Veränderungen der Grundwassergleichen / Isolinien dargestellt. Bei den in den Isolinien betreffenden Gebäuden mit einer Änderung von mindestens 4 cm ist vom Vorhabenträger insbesondere zu prüfen, ob die Gebäude weiterhin standsicher sind, ob die bisherige Nutzung unverändert beibehalten werden kann und beziehungsweise ob durch die prognostizierten Veränderungen Abhilfemaßnahmen insbesondere durch einen Pumpensumpf, Abdichtungen, oder eine sonstige Kompensation oder eine Entschädigung erforderlich wird. Diese Untersuchungen sind im Rahmen der Beweissicherung mit durchzuführen. Die Prüfungen und die gegebenenfalls durchgeführten Kompensationsmaßnahmen oder Entschädigungen sind fachgerecht zu dokumentieren. Kompensationsmaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem Betroffenen durchzuführen.

Dabei sind auch die gegebenenfalls in diesen Gebäuden vorhandenen technischen Anlagen entsprechend zu berücksichtigen.

7. Verkehrslärmschutz

a) Allgemeines

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die Detailfragen sind außerhalb dieser Planfeststellung

zwischen dem Vorhabenträger und dem jeweiligen Eigentümer im Einzelfall in einem gesonderten Verfahren zu klären.

Der Vorhabenträger hat zur Klärung dieser Fragen rechtzeitig vor Baubeginn mit den Eigentümern in Kontakt zu treten. Der Vorhabenträger hat bis spätestens ein Jahr vor Verkehrsfreigabe den Anspruchsberechtigten ein verbindliches Entschädigungsangebot vorzulegen. Die näheren Einzelheiten sind zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen zu regeln (vergleiche Ziffer 21 VLärmSchR 97).

Sofern bereits entsprechende Fenster eingebaut sind oder Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden oder aufgrund eines rechtsbeständigen Bebauungsplanes, der vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses in Kraft getreten ist, festgelegt sind, die den oben genannten Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind eventuell trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

b) **Passiver Lärmschutz**

i) *Verkehrslärm des neu gebauten beziehungsweise wesentlich geänderten Verkehrswegs*

Den Eigentümern der in der Tabelle in Unterlage 4.4b aufgelisteten Gebäude werden die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, durch den Vorhabenträger erstattet. Der Anspruch besteht jeweils für die Fassaden, bei denen in der Unterlage 4.4b, Spalte „Anspruch dem Grunde nach“ eine Bejahung der Überschreitung des Tag- und/oder Nachtwertes eingetragen ist.

ii) *Gesamtlärm*

Zusätzlich zu den bereits in den Nebenbestimmungen in Ziffer A.III.7.b)i) des Beschlusses genannten Anspruchsberechtigten werden den Eigentümern der nachfolgend aufgeführten Gebäude aufgrund einer vorhabenbedingten Erhöhung der Gesamtlärmbelastung im Untersuchungsraum Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, durch den Vorhabenträger erstattet.

Austraße 9 (Flur-Nr. 1178/7)

Ramgraben 18 (1175/2)

Austraße 7 (Flur-Nr. 430)

Georgenstraße 34 (Flur-Nr. 435)

Der Anspruch besteht jeweils für die Fassaden, bei denen in der Unterlage 4.5b, Anlage 2, Spalte „Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach...“ Unterspalte 1 T oder N“ eine Bejahung enthalten ist und in der Unterspalte 2 T oder N keine Bejahung enthalten ist.

8. Fischerei

- a) Fischereiberechtigte und gegebenenfalls Nutzungsberechtigte der im Einflussbereich der Maßnahme liegenden Gewässerabschnitte sind bei allen Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen des Vorhabenträgers rechtzeitig vor Beginn zu informieren. Auf die Belange der Fischerei ist Rücksicht zu nehmen. Der Fischereiberechtigte ist spätestens eine Woche vor Beginn der Bauarbeiten zu verständigen.
- b) Beim Abriss bzw. Neubau der Brücke darf kein Eintrag von Baumaterial oder gewässergefährdenden Stoffen in die Naab stattfinden.
- c) Nach Abschluss der Bauarbeiten sind alle temporären Bauten im Gewässer (Zufahrten, Aufschüttungen) restlos zu entfernen.
- d) Die Bauwassereinleitung hat über ausreichend große Absetzcontainer zu erfolgen. Gemäß LfW-Merkblatt Nr. 4.5/15 vom 25.07.2005 ist an der Einleitungsstelle in die Naab der Grenzwert für absetzbare Stoffe von 0,5 ml/l einzuhalten. Die Einhaltung des Grenzwertes ist in regelmäßigen Abständen mittels Imhoff-Trichter zu kontrollieren und in einem Protokoll zu dokumentieren.
- e) Notwendige Wasserhaltung der Baugruben (Brückenpfeiler) hat so zu erfolgen, dass für das Gewässer keine Gewässertrübung erfolgt.
- f) Gewässertrübungen sind in einem Bautagebuch zu dokumentieren.
- g) Die Uferböschungen sind wieder in naturnaher Form herzustellen.
- h) Vorhandener Uferbewuchs ist zu erhalten bzw. ggfs. wieder zu ergänzen.
- i) Keine Verunreinigung der Gewässer durch Lagerung von wassergefährdenden Stoffen im Überschwemmungsbereich.
- j) Überflüssiges Aushubmaterial ist aus dem Überschwemmungsgebiet abzufahren.
- k) Es wird darauf hingewiesen, dass frischer Beton, Zement und Betonwassergemisch fischgiftig sind und im Gewässer nicht verbaut beziehungsweise nicht ins Gewässer eingeleitet werden dürfen.

- l) Das geplante Erstellung der planfestgestellten Maßnahme und der Betrieb der Staatstraße haben so zu erfolgen, dass eine Gefährdung der Fische und Mollusken in der Naab, Sterzenbach und andere durch das Vorhaben betroffene Gewässer durch Sedimenteintrag oder dem Eintrag von wassergefährdenden Stoffen nicht zu befürchten ist. Um den Sedimenteintrag während der Bauarbeiten so gering wie möglich zu halten, ist das geplante Absetzbecken mit nachgeschaltetem Regenrückhaltebecken, Bauwerksverzeichnis-Nr. 3.03T, im Vorfeld der anderen Baumaßnahmen zu errichten.

Sollte dies nicht oder in Teilen nicht möglich sein, ist eine temporäre Sedimentierung des anfallenden Oberflächenwassers vor der Einleitung in die Vorflut vorzusehen.

9. Bodenschutz

- i) *Bei der Verwertung von Abfällen (wie insbesondere Bauschutt, Bodenaushub, Oberböden, Straßenaufbruch oder Ausbauasphalt) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich nach dem Stand der Technik zu beachten:*

- LAGA M 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen Technische Regeln“.
- Leitfaden „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen“ des BayStMUGV, eingeführt mit Schreiben vom 31. Januar 2020, Az. 57d-U4449.3-2015/6-153
- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösen Straßenaufbruch“.
- Leitfaden „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“ des BayStMUGV, eingeführt mit Schreiben vom 09.12.2005, Az. 84-U8754.2-2003/7-50.

Verlängerung der Gültigkeit des Leitfadens zu Anforderungen an die Verwertung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken (RC-Leitfaden) mit Schreiben vom 11. Dezember 2017, Az. 78b-U8754.2-2014/35-197.

Verlängerung der Gültigkeit des Leitfadens zu Anforderungen an die Verwertung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken (RC-Leitfaden) mit Schreiben vom 28. Dezember 2020 Az.: 78d-U8754.2-2019/1-12

<https://www.umweltpakt.bayern.de/abfall/recht/bayern/264/rc-leitfaden-anforderung-an-verwertung-recycling-baustoffen-in-technischen>

- „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“.
- Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) – insbesondere gelten für bodenähnliche Anwendungen (wie Geländemodellierungen) die mit Schreiben des BayStMUGV vom 17.07.2000 eingeführten Werte gemäß Beschluss der 54. Umweltministerkonferenz zu TOP 4.31.5.
- Für den Wiedereinbau inerter Abfälle, die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau), gelten die Anforderungen entsprechend.
- LfU-Merkblatt: Boden- und Bauschutthaufwerke - Beprobung, Untersuchung und Bewertung

ii) Beteiligung des Wasserwirtschaftsamtes und des Landratsamtes beim Umgang mit belasteten Material

Der Umgang mit bekannten belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab rechtzeitig mit dem Landratsamt Schwandorf und mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden abzustimmen.

Sollten während der Baumaßnahme spontane Bodenauffälligkeiten angetroffen werden, die auf eine Altlast hinweisen, sind ebenfalls das Landratsamt Schwandorf und das Wasserwirtschaftsamt zu verständigen.

Überschussmassen, die im Rahmen der Baumaßnahme nicht wieder eingebaut werden können, sind entsprechen den gesetzlichen Bestimmungen sowie den vorgenannten Anforderungen zu entsorgen oder zu verwerten.

Der Beginn der Arbeiten ist den Behörden anzuzeigen (Ziffer A.III.1.a) des Beschlusses).

iii) Sachverständiger für Bodenschutz

Beim Umgang mit belasteten Material nach dem Bodenschutzgesetz ist ein zugelassener Sachverständiger nach § 18 Bodenschutzgesetz (BBodSchG) einzuschalten, der auch die Arbeiten vor Ort begleitet.

iv) Sanierungsbericht

Im Anschluss an die Sanierung ist dem Landratsamt Schwandorf und dem Wasserwirtschaftsamt Weiden ein Sanierungsbericht zu übergeben. Umfang und Inhalt sind einvernehmlich festzulegen.

v) *Umgang mit Boden, Altlasten, Entsorgung*

Die nachfolgenden Ausführungen entsprechen den aktuellen Stand der anerkannten Regeln der Technik sowie der Rechtslage. Bei der Realisierung des Vorhabens sind die dann einschlägigen technischen Regeln insbesondere die Einführungsschreiben zur Anwendung der Regelwerke wie DIN-Normungen oder Empfehlungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt in der aktuellen Fassung anzuwenden.

- a) Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z 0$ und $< Z 2$ (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln -", Boden II.1.2) durch Wiedereinbau verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich.
- b) Der im Rahmen des Vorhabens erforderliche Oberbodenabtrag ist getrennt zu lagern und nach Abschluss der Baumaßnahme wieder einzubauen. Der Oberboden darf nur bei geeigneter, trockener Witterung abgeschoben und zwischengelagert werden. Er darf nicht durch Baumaschinen verdichtet werden. Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Die Bodenmieten sind bei einer Lagerungsdauer von mehr als zwei Monaten zu begrünen. Flächen, die als Grünflächen vorgesehen sind, sollten möglichst nicht befahren werden. Zum Schutz des Mutterbodens und für alle anderen Erdarbeiten sind die DIN 18915 und die DIN 19731 einzuhalten.

- c) Die vorübergehende Beanspruchung von Grundstücksflächen für Baustellen- und Baustelleneinrichtungsflächen ist auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken. Der beanspruchte Bereich ist so abzugrenzen, dass es zu keiner darüberhinausgehenden Beanspruchung kommt. Innerhalb der festgesetzten Bereiche ist durch eine entsprechende Planung und Organisation des Bauablaufs ein Befahren von Oberböden auf das unumgängliche Maß zu beschränken, um Verdichtungen zu vermeiden. Im Idealfall sollten bereits befestigte beziehungsweise vorbelastete Flächen sowie Flächen, die nach dem Bauabschluss als Weg oder sonstige bauliche Anlage vorgesehen sind, eingeplant werden. Je nach Bodenform ist zu prüfen, ob die Baustraßen, Montage- und Lagerflächen auf dem gewachsenen Oberboden eingerichtet werden können.

Werden im Rahmen der vorübergehenden Beanspruchung von Grundstücksflächen zeitweise landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, so ist vor der Inanspruchnahme dieser Flächen der Oberboden abzutragen. Auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer ivb) wird verwiesen.

- d) Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen insbesondere durch Fette oder Öle ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes Weiden i.d.OPf. sowie des Landratsamts Schwandorf auszutauschen oder in anderer Weise zu beseitigen oder zu reinigen.

vi) *Bodenmanagement*

Der Vorhabenträger hat die Umsetzung des in Ziffer 4, Anhang_1b3T1 der Unterlage 1b beschriebenen Bodenmanagements in der jeweiligen Bauphase sicherzustellen.

10. Lichtzeichenanlagen und Verkehrsbeeinflussung

Die Lichtzeichenanlagen sind in der zugehörigen Steuerung zu vernetzen und so auszuliegen, dass Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses im Zuge der Staatstraße 2040 unter ausreichender Berücksichtigung des nichtmotorisierten Verkehrs vermieden oder zumindest minimiert werden.

11. Vereinbarungen und gesonderte Regelungen

Lagerflächen zur dauerhaften Lagerung von Überschussmassen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

12. Sonstige Auflagen

- Hinsichtlich der Hochwassersituation im Trog hat der Vorhabenträger nach Vorliegen der technischen Planung eine frühzeitige Abstimmung von Notfallplänen sicherzustellen.
- Der Vorhabenträger hat darauf hinzuwirken, dass mit der Verkehrsfreigabe zur Verkehrsregelung des (nord-)westlichen Gehweges im Trog im Zuge der geplanten Staatsstraße 2040, wie unter der laufenden Nummer 1.12bT1 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 6.2b) beschrieben (Längsneigung über 3%), von Bau-km 0+639 bis Bau-km 1+027,50 die Zeichen 239 StVO („Fußgänger“) mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO („Radfahrer frei“) von der zuständigen Verkehrsbehörde – Landratsamt Schwandorf – angeordnet wird.

Die untere Verkehrsbehörde am Landratsamt Schwandorf hat mit E-Mail vom 15. Februar 2022 zugesichert einen entsprechenden Antrag des Vorhabenträgers nachzukommen.

IV. Gewässerausbau, Anlagengenehmigungen, Erlaubnisse und Auflagen

1. Gewässerausbau

Diese Planfeststellung umfasst auch die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 i.V.m. §§ 69 Abs. 2 und 68 Abs. 1 WHG für die mit der Baumaßnahme verbundenen Ausbaumaßnahmen wie die Verlegung des Sterzenbaches bei Bau-km 0+915 links der St 2040 mit Rückbau der Verrohrung unter dem Turnhallenweg, einer Verlängerung der bestehenden (Stauraum-)Verrohrung unterhalb des Bahn-Dammes einschließlich der Verlängerung bis zum Ende des westlichen Fußweges, Neubau des anschließenden Gewässerbettes inklusiv der Anlage einer Geländemodellierung (Abgrabungen, Auffüllungen) für einen „offenen (Gewässer-)Bereich“, der als konstruktiver Rückhalteraum fungiert bei Bau-km 0+893 rechts sowie der Fortführung des Gewässerbettes als Rechteckdurchlass mit dem Einmündungsbereich in die Naab.

2. Wasserrechtliche Anlagengenehmigungen

Die Anlagengenehmigungen insbesondere für den Neubau der Brücke über die Naab bei Bau-km 0+954, die Bahnbrücke bei Bau-km 0+752, das Betriebsgebäude sowie das unterirdische Regenrückhalte- und Absetzbecken, der Rechteckdurchlass im Zuge des östlichen Fußweges unterhalb der neuen Naabbrücke über den Sterzenbach bei ca. Bau-km 0+890 sowie die weiteren plangemäßen Anlagen einschließlich der für die Herstellung erforderlichen Baubehelfe insbesondere den Behelfsumfahrungen und Behelfsbrücken oder Verkehrsführungen während der Bauzeit sowie Zufahren zur Erschließung der Baustellenbereiche im 60 m-Bereich bzw. Überschwemmungsgebiet der Naab (Gewässer I. Ordnung) werden die nach §§ 78, und 36

WHG sowie nach Art. 20 erforderlichen Genehmigungen im notwendigen Umfang durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Die materiellen Voraussetzungen des § 78 Abs. 3 WHG sind gegeben.

3. Gegenstand/Zweck der wasserrechtlichen Erlaubnisse

a) **Versickerung**

Dem Freistaat Bayern wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.5 formulierten Nebenbestimmungen die befristete gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Niederschlagswasser von der beantragten Verkehrsfläche der Gehwegverbindung (westlicher Teil) von der Georgenstraße zur geplanten Staatsstraße der in Tabelle 5 (Flächige Versickerung von Niederschlagswasser) genannten Einzugsfläche durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden/Gräben dem Grundwasser zuzuführen. Die genaue Lage des Einzugsbereichs ist der planfestgestellten Unterlage 16b zu entnehmen. Diese Unterlage ist Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnis. Die Erlaubnis ist befristet bis zum 31. Dezember 2042.

Einzugsfläche	Bau-km – Bau-km (ca.)	Versickerung über
V 12	0+895 bis 0+935 links (Gehwegverbindung westlicher Teil)	Böschungflächen und Geländemodellierung

Tabelle 5 (Flächige Versickerung von Niederschlagswasser)

b) **Einleitung der Straßenentwässerung und Niederschlagswasser**

Dem Freistaat Bayern vertreten durch das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit §§ 10, 15, 57 und 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.5 formulierten Nebenbestimmungen die befristete **gehobene Erlaubnis** erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Oberflächenwasser in die Naab einzuleiten. Die Erlaubnis ist befristet bis zum 31. Dezember 2042.

c) **Umleiten von Grundwasser**

Dem Freistaat Bayern vertreten durch das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 2 Nr. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit §§ 10, 15, 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.3 formulierten Nebenbestimmungen die befristete **gehobene Erlaubnis** erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen das anstehende Grundwasser infolge der Tieflage (Trog bzw. Grundwasserwanne) von Bau-km 0+868,65 bis 0+602,65 der geplanten Straße und der Bahnbrücke bei Bau-km

0+752 mittels zweier Dükerkonstruktionen einschließlich der zugehörigen Aufstauung und Absenkungen mit allen erforderlichen Bestandteilen insbesondere Rohrleitungen, Schächte und Filter umzuleiten. Die Erlaubnis ist befristet bis zum 31. Dezember 2042.

d) **Einbringen von Stoffen in das Grundwasser**

Für Baumaßnahmen und -arbeiten, bei denen auf das Grundwasser eingewirkt wird (insbesondere Bohrpfähle und Spundwände) – Benutzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG –, wird die **gehobene Erlaubnis** nach §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, § 10 in Verbindung mit Art. 15 und § 19 Abs. 1 WHG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.5 formulierten Auflagen und Bedingungen erteilt. Die näheren Einzelheiten sind im Rahmen der Bauausführungsplanung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden einvernehmlich abzustimmen.

e) **Bauwasserhaltung**

Für die Ableitung von Grund- und Oberflächenwasser und Regenwasser bei der Herstellung der erforderlichen Gründungen (Widerlager, Pfeiler, Stützwände, Trogbauwerk, Baustellenzufahrten usw.) wird dem Vorhabenträger gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5, § 10 WHG in Verbindung mit Art. 15 Abs. 1 BayWG und 19 Abs. 1 WHG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.5 formulierten Auflagen für den Zeitraum der Herstellung dieser Gründungen einschließlich des Zeitraums für die Aufstellung, den Betrieb und den Abbau der Tragkonstruktion für den Überbau die **beschränkte Erlaubnis** erteilt, im Zuge von Wasserhaltungen Grundwasser in dem für die Durchführung der Baumaßnahme nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik notwendigen Umfang abzuleiten und zusammen mit den in den Baugruben anfallenden Restwasser in die „Naab“ einzuleiten.

Die Gesamteinleitungsmenge in die „Naab“ ist auf maximal 500 l/s beschränkt. Einzelheiten können der Unterlage 1b, Anhang_1b2aT1 entnommen werden. Im Übrigen wird auf die Ziffer A.IV.5.c) des Beschlusses verwiesen.

4. **Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (A.II dieses Beschlusses) zugrunde.

5. **Nebenbestimmungen Wasserrecht, Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen**

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sowie für den Bau und den Betrieb der Anlagen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetzes mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke (insbesondere DWA Arbeitsblatt A 138 und Merkblatt M 153)

maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht nochmals genannt.

a) **Einleitung in Gewässer und Einleitungsmengen**

Folgende Einleitungsmenge darf bei der direkten Ableitung des unterirdischen Absetz- und Rückhaltebeckens bei Bau-km 0+780 rechts nicht überschritten werden:

Einleitung	Station [Bau-km]	Fl.-Nr. Gemarkung	Vorfluter	Vorbehandlung/ Rückhaltung
E 2	ca. 0+780 rechts	513/5 Nabburg	Naab	Absetz- und Regenrückhaltebecken Drosselabfluss in die Naab: $Q_{Drossel} = 35 \text{ l/s}$
E 1	ca. 0+934 links	513/5 Nabburg	Naab	Oberflächenwasser der Fußgängerunterführung mit Zuwegungen, soweit das Wasser nicht über die Böschungen breitflächig versichert

Tabelle 6: Einzuhaltende Einleitungsmengen in den Vorfluter

b) **Bauausführung allgemein**

- Bei der Vergabe der Bauarbeiten ist durch den Vorhabenträger sicher zu stellen, dass während der Bauzeit die Vorschriften der Wassergesetze zum Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer, sowie die hierzu ergangenen Vorschriften, eingehalten werden.
- Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. und der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Schwandorf, spätestens eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen.
- Vor Baubeginn ist das Einvernehmen des Wasserwirtschaftsamtes Weiden i.d.OPf. zu den Bauausführungsplänen einschließlich der bauzeitlich erforderlichen Maßnahmen sowie der sonstigen Wasserbaumaßnahmen einzuholen.
- Nach Abschluss der Baumaßnahme ist dem Wasserwirtschaftsamt Weiden ein aktualisiertes Geländemodell zu übergeben. Die für den zusätzlichen Aufwand (Nachvermessung, Aufbereitung, Genauigkeitsanforderungen) entstehenden Kosten und die Kostentragung sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im weiteren Planungsverlauf zwischen den Beteiligten zu klären.
- Insbesondere ist beim Umgang mit Treibstoffen, Ölen usw. oder beim Lagern dieser wassergefährdenden Stoffe im Hochwasserbett darauf zu achten, dass das Gewässer nicht verunreinigt wird. Bei drohendem Hochwasser dürfen gewässerverunreinigende Stoffe im Hochwasserbett nicht gelagert werden. Dies gilt vorsorglich auch während längerer Arbeitsunterbrechungen.

- Während des Baubetriebes, besonders beim Ablagern von Baumaterial und Bauaushub oder bei der Errichtung von Gerüsten innerhalb des Hochwasserbettes ist darauf zu achten, dass der Abflussquerschnitt so wenig wie möglich eingeengt wird.
- Überschüssiges Aushubmaterial ist aus dem Überschwemmungsgebiet abzufahren. Ferner darf überschüssiges Erdmaterial nicht in wasserwirtschaftlich sensiblen Bereichen, wie Feuchtflächen, sonstigen wasserwirtschaftlichen Schutzgebieten oder erosionsgefährdeten Gebieten zur Auffüllung verwendet werden. Im Bereich der Überschwemmungsgebiete dürfen keine Baustelleneinrichtungen, Materiallagerungen und Lagerungen von wassergefährdenden Stoffen erfolgen. Eine Zwischenlagerung im 60 m-Bereich der Naab sowie in den Hochwasserabflussbereichen insbesondere der Naab oder des Sterzenbaches ist nicht zulässig, außer das Wasserwirtschaftsamt Weiden in der Oberpfalz ist damit ausdrücklich einverstanden. Das Einverständnis ist schriftlich zu dokumentieren.
- Im Hochwasserfall ist die Baustelleneinrichtung schnellstmöglich aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
- Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass möglichst keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gewässer entstehen. Erdaushub und Baumaterialien sind so zu lagern, dass sie bei Niederschlag nicht abgeschwemmt werden oder sonstige Nachteile für die Gewässer entstehen.
- Die Einrichtungen der Baustellen sind so anzuordnen und zu betreiben, dass davon zu keiner Zeit eine Gefährdung für ein Oberflächengewässer oder das Grundwasser ausgehen kann. Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer gelangen. Bei der Lagerung wassergefährdender Stoffe sind die einschlägigen Vorschriften zu beachten. Das Lagern von Treibstoffen, Ölen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen im 60 m-Streifen der oberirdischen Gewässer ist verboten. Die Aufstellung von Tanks und Lagerbehältern für wassergefährdende Flüssigkeiten ist dem Landratsamt Schwandorf anzuzeigen.
- Bei allen wasserbaulichen Maßnahmen ist auf eine naturnahe, die biologische Wirksamkeit der Gewässer fördernde Ausführung besonderer Wert zu legen. Während des Baubetriebes dürfen keine Abschwemmungen von Boden- und Schüttmaterial oder anderen schädlichen Stoffen in die Gewässer gelangen. Vor Beginn der großräumigen Erdarbeiten sind die entsprechenden Maßnahmen zur Vermeidung von Bodenabschwemmungen zu errichten und zu betreiben.

- Eventuell auftretende Gewässertrübungen und sonstige wassergefährdende Stoffe insbesondere Schlieren sind im Bautagebuch des Vorhabenträgers zu dokumentieren.
- Der natürliche Abfluss von wild abfließendem Wasser auf tieferliegende Grundstücke darf durch die Baumaßnahmen nicht zum Nachteil eines höher liegenden Grundstückes behindert werden und umgekehrt.

c) **Bauwasserhaltung**

- Beginn und Ende der Bauwasserhaltung sind dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. und dem Landratsamt Schwandorf schriftlich mitzuteilen.
- Die Wasserhaltungsmaßnahmen sind räumlich und zeitlich auf ein Minimum zu beschränken.
- Die Grundwasserabsenkung/-ableitung/-aufstauung darf im beantragten Umfang zum Zwecke der Bauwasserhaltung vorgenommen werden.
- Durch bauliche bzw. technische Maßnahmen sind absetzbare Stoffe so zurückzuhalten, dass es zu keinem sichtbaren und/ oder schädlichen Schweb-Eintrag von absetzbaren Stoffen oder Trübungen im Oberflächengewässer kommt. Der Vorhabenträger hat dies insbesondere zu Beginn der Grundwasserabsenkung und regelmäßig während des Betriebs der Grundwasserabsenkung oder bei Arbeiten in/an Oberflächengewässern zu kontrollieren und bei Bedarf ergänzende Maßnahmen zum Stoffrückhalt zu ergreifen.
- Während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass kein Schlamm oder Schwemmsand und keine fischtoxischen Substanzen (wie Zementmilch, Öle) in die Gewässer gelangen.
- Sollten sich bei der Grundwasserabsenkung oder der Niederschlagswasserableitung wider Erwarten unübliche optische oder sensorisch wahrnehmbare Verunreinigungen (beispielsweise Ölschlieren oder sonstige organoleptischen Verunreinigungen) im Grundwasser oder im abgepumpten Wasser zeigen, ist die Grundwasserabsenkung einzustellen und das Landratsamt Schwandorf sowie das Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. umgehend zu informieren.
- Alle Vorrichtungen zur Grundwasser- beziehungsweise Niederschlagswasserförderung und -absenkung sind so anzulegen, dass sie nach Fertigstellung der Bauarbeiten wieder außer Betrieb gesetzt und entfernt werden können und das Grundwasser danach nicht mehr durch die Baubehelfe beeinflusst wird. Dies gilt auch für Vorrichtungen an/in Oberflächengewässern.

- Bei der Einleitung des abgepumpten Grund- und Niederschlagswassers in die Naab, den Sterzenbach oder einem anderen namenlosen Vorfluter kann es zu Erosionsschäden kommen. Dies hat der Vorhabenträger durch geeignete technische Maßnahmen (wie beispielsweise Erosionsschutz an der Einleitungsstelle) sicher zu verhindern, soweit dies hier erforderlich ist. Im Übrigen wird auf die Ziffer A.IV.3.e) verwiesen.

d) **Brücken und Durchlässe**

- Der Rückbau der alten Naabbrücke einschließlich der Pfeiler hat fachgerecht im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d. OPf. zu erfolgen.
- Bei Durchlässen, die aufgrund ihrer Größe nicht begangen und daher nur eingeschränkt unterhalten werden können, kann zum Schutz vor Auflandungen ein Sand- / Schlammfang als Sedimentationsbecken im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. vorgesehen werden. Dieses ist dann regelmäßig zu kontrollieren und nach Bedarf zu räumen.
- Die Gewässerprofile der Naab, des Sterzenbaches und eventuell weitere nicht namentlich benannter Gewässer werden insbesondere durch den Rückbau der bestehenden Naabbrücke, durch den Neubau der südliche davon gelegenen neuen Naabbrücke, den Ausbau des Sterzenbaches usw. verändert. Bei der Ausführungsplanung ist die Ausbildung der jeweiligen Sohlbeschaffenheit der Gewässer, der Befestigung, die Art des Sohlsubstrates, der hydraulischen Rauheit das Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt herbeizuführen und insbesondere das Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde und mit dem für den künftigen Unterhalt Zuständigen herbeizuführen.

e) **Behandlung Niederschlagswasser (Entwässerung)**

- Der Vorhabenträger ist für einen sachgerechten Betrieb und eine fachgerechte Wartung der Anlage verantwortlich. Insbesondere wird auf die wiederkehrenden Funktions- und Dichtheitskontrollen der Hebeanlagen, Entwässerungsleitungen und der Abwasseranlagen verwiesen.
- Die Hebeanlagen, Entwässerungsanlage und die Anlage zur Abwasserbehandlung/ -rückhaltung sowie die Einleitungsstellen sind insbesondere nach Regenereignissen und mindestens alle zwei Monate, sofern in den Dienstanweisungen der bayerischen Straßenbauverwaltung nicht kürzere Zeitintervalle festgelegt sind, in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten (insbesondere Schlammstand, An- und Abschwemmungen, Geruch, Färbung, Ölschlieren) hin zu kontrollieren. Gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen (beispielsweise rechtzeitige Schlammräumung) einzuleiten. Dies gilt auch für eventuelle Rechtsnachfolger. Die Kontrollen und die sich daraus ergebenden Maßnahmen sind zu dokumentieren.

- Vor Inbetriebnahme ist gemäß Art. 61 BayWG der Kreisverwaltungsbehörde eine Bestätigung eines amtlichen oder privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die Baumaßnahmen entsprechend der wasserrechtlichen Genehmigung ausgeführt wurden oder welche Änderungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen worden sind. Die Vorlage der Bestätigung entfällt, wenn der Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat (Art. 61 Abs. 2 S. 2 BayWG).

f) **Einbringen von Stoffen in das Grundwasser (Großbohrpfähle und Spundwände)**

- Umfang der erlaubten Benutzung sofern hierfür durch die Planfeststellung eine Regelung insbesondere für das Trogbauwerk oder dem Gewässerausbau getroffen wurde:
Die Erlaubnis gewährt die stets widerrufliche Befugnis, auf den im Antrag genannten Grundstücke:
 - Bohrungen mit Schutzverrohrung bis in den Grundwasserbereich hinein abzuteufen, diese zu bewehren, mit Beton zu vergießen.
 - Spundwände bis in den Grundwasserbereich hinein einzubringen.
 - das Grundwasser durch die vorgenannten Bauteile sowie die Bauwerke in geringem Maße aufzustauen und umzuleiten.
- Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, die keine wassergefährdenden und/oder auslaugbaren Stoffe enthalten. Tonerdezemente nach DIN EN 14647 sind in Deutschland nicht zulässig. Ergänzend dazu müssen die verwendeten Baustoffe auch chromatarm sein. Die Chromatarmut muss durch den Hersteller in geeigneter Weise nachgewiesen sein.

g) **Altlasten**

Da im Vorhabensbereich Altlastenverdachtsflächen bekannt sind, wird der Vorhabenträger verpflichtet, bei Auffälligkeiten des zutage geförderten Grundwassers im Rahmen der Bauwasserhaltung (z.B. Ölschlieren, Geruch, etc.) Kontrollbeprobungen durchzuführen

h) **Vollzugsmeldung nach Art. 63 BayWG (Beginn und Vollendung der Bauarbeiten)**

Beginn und voraussichtliche Vollendung sowie das faktische Ende der Bauarbeiten sind der Vollzugsbehörde (Art. 63 BayWG) insbesondere dem Landratsamt Schwandorf und dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. rechtzeitig anzuzeigen.

i) **Bestandspläne**

Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. ordnungsgemäße Bestandsunterlagen insbesondere Bestandspläne als Ausdruck (2-fach) und in digitaler Form, zum Beispiel PDF-Datei, vorzulegen. Einzelheiten sind abzustimmen.

j) **Unterhaltung**

- Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem Vorhabenträger.
- Der Vorhabenträger hat die Gewässerunterhaltung im Bereich der hergestellten Anlage insbesondere für die neue Naabbrücke zu übernehmen, sofern diese von der Anlage bedingt ist. Einzelheiten sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. abzustimmen.
- Die geplanten Entwässerungseinrichtungen sind unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik insbesondere der Richtlinien für die Anlage von Straßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Teil: Entwässerung (RAS-Ew), in der geltenden Fassung herzustellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu überwachen. Die Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung – EÜV) in ihrer jeweils geltenden Fassung ist einzuhalten. Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Anlage ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.
- Unbeschadet der behördlichen Überwachung und der sich daraus ergebenden Befugnisse nach § 101 WHG, Art. 58 BayWG und Art. 14 Abs. 1 Nr. 3 BayAbwAG ist der Vorhabenträger verpflichtet, ein Betreten und eine Besichtigung der Anlagen durch die Beauftragten der das Gewässer überwachenden Behörde nach vorausgehender Benachrichtigung zu dulden.

k) **Wasserbau, Gewässerentwicklung**

- Die Baustelleneinrichtung ist hochwassersicher d.h. außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsbereiches herzustellen. Ist dies aus baubetrieblichen Zwängen insbesondere bei der Errichtung der neuen und den Rückbau der bestehenden Naabbrücke nicht möglich, so ist ein Hochwassermeldesystem mit Unterrichtung der Öffentlichkeit vorzusehen, damit für die vom potentiell vom Hochwasser Betroffenen möglichst keine Schäden entstehen.

- Während der Bauarbeiten sind insbesondere bestehende Drainagen, offene Entwässerungsrinne/ -gräben oder wasserführende Entwässerungsröhrleitungen funktionsfähig mittels eines Baubehelfs, der mit den Betroffenen und gegebenenfalls mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. und/oder mit der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt Schwandorf einvernehmlich abzustimmen ist, aufrecht zu erhalten.
- Falls weitere Röhrleitungen, Drainagen, Kabel und vergleichbare funktionsfähige im Boden befindliche Bauteile von der Baumaßnahme betroffen sind, sind diese im Einvernehmen mit dem Eigentümer und gegebenenfalls mit dem Betreiber im Einvernehmen funktionsgerecht im bisherigen Umfang wiederherzustellen.

l) **Weg am östlichen Naabufer**

Der Uferweg auf der Flur.-Nr. 513/8, im Bauwerksverzeichnis der Unterlage 6.2b und im Bauwerksplan Unterlage 6/1b jeweils unter der BwVz-Nr. 1.15T1 aufgeführt und beschrieben, ist im bisherigen Funktionsumfang in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden wiederherzustellen. Unterbrechungen der Wegfunktion sind mit dem Wasserwirtschaftsamt abzusprechen.

m) **Auflagenvorbehalt**

Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als erforderlich erweisen, bleiben vorbehalten.

V. Eisenbahnüberführungen, Rückbau des bestehenden Bahnüberganges

Diese Planfeststellung umfasst auch die eisenbahnrechtliche Planfeststellung nach § 18 AEG für den Rückbau des schienengleichen, beschränkten Bahnüberganges in Bahn-km 58,861 (Georgenstraße) und den Neubau zweier Eisenbahnüberführungen in Bahn-km 58,671 (St 2040) und in Bahn-km 58,860 (Fußweg) in Nabburg im Zuge der Eisenbahnstrecke 5860 von Regensburg nach Weiden im Umfang der Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Straßenbauverwaltung abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarung vom 7. Juli 2008 und 1. August 2008 nach den §§ 3, 13 EKRg.

VI. Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden die nach den festgestellten Plänen

- neu zu bauenden Teile öffentlicher Straßen und Wege mit der Verkehrsübergabe gewidmet (Art. 6 Abs. 6 BayStrWG). Die Widmungsvoraussetzungen müssen im Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen (Art. 6 Abs. 3 BayStrWG);

- zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (Art. 7 Abs. 5 in Verbindung mit Art. 6 Abs. 6 BayStrWG) und
- vorgesehenen Einziehungen öffentlicher Straßen und Wege mit der Sperrung wirksam (Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis, Unterlage 6.2b (Bauwerksverzeichnis) und dem entsprechenden Lageplan, Unterlage 6.3b (Widmungsplan). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

VII. Entscheidungen über Einwendungen

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

VIII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens

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

B. Begründung:

I. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Geographische Lage von Nabburg

Die Stadt Nabburg liegt im Naturpark Oberpfälzer Wald beiderseits der Naab (Fluß), gut 50 km nördlich von Regensburg. Die historische mittelalterliche Altstadt von Nabburg, die sogenannte Oberstadt, erhebt sich westlich der Naab auf einem ca. 200 m breiten und ca. 450 m langen Bergrücken, der nach Norden bis zu 45 m über die Naab ansteigt. Sie ist das Herz und der Ursprung der Stadt. Die Südstadt, die südlich der Altstadt im Tal liegt, ist von heterogenen Bau- und Nutzungsstrukturen gekennzeichnet.

Städtische Struktur

Die sogenannte Unterstadt, der historische Kern der Südstadt und dessen wirtschaftliches Rückgrat, bilden bis heute im Wesentlichen die „Georgenstraße“ und der nördliche Teil der „Regensburger Straße“. Es handelt sich um eine dicht bebaute Stadterweiterung des frühen 19. Jahrhunderts, die seitdem den Erfordernissen des Verkehrs- und Einzelhandels entsprechend stark überformt wurde. Der Stadtraum wird in seiner Funktionsfähigkeit und Wahrnehmbarkeit durch die Verkehrsbelastung der Staatstraße 2040 und den daraus resultierenden Anforderungen an den Durchgangsverkehr stark beeinträchtigt.

Darüber hinaus liegt für das Stadtgebiet in Nabburg kein Luftreinhalteplan nach der bayerischen Luftreinhalteverordnung (BayLuftV) vor.

Auch im amtlichen Verzeichnis der anerkannten Kurorte, Luftkurorte und Erholungsorte in Bayern (Stand: 02.01.2020), das vom Bayerischen Staatsministerium des Innern für Sport und Integration herausgegeben wird, ist Nabburg nicht enthalten.

Die Stadt Nabburg ist im Lärmbelastungskataster Bayern nach der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt in Bayern aufgeführt, da die Auslösewerte entlang der Hauptverkehrsstraßen für freiwilligen Lärmschutz überschritten wurden.

Verkehrsstrukturen

Die Stadt Nabburg liegt im nördlichen Teil des Landkreises Schwandorf im Naturpark Oberpfälzer Wald. Naturräumlich ist Nabburg durch die unmittelbare Lage an der Naab gekennzeichnet.

Nabburg ist direkt an die Bundesautobahn A 93 angeschlossen, neben der A 9 eine der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachsen in Bayern. Durch die Autobahn wie auch die Bahnlinie Weiden- Regensburg ist ein direkter Anschluss an die circa 50 km südlich gelegenen oberpfälzischen Regierungssitz Regensburg gewährleistet.

Parallel zur Naab verläuft in Nord-Süd-Richtung die Eisenbahnlinie „Hof – Regensburg“. Östlich der Naab schließt der Stadtteil „Venedig“ an, der bis zur Autobahn A 93 mit der Anschlussstelle Nabburg reicht. Östlich der Autobahn liegen in der Regel Gewerbeflächen.

Westlich von Nabburg verläuft unweit die Bundesautobahn A 6. Von Nabburg aus gelangt der Verkehrsteilnehmer über die Kreisstraße SAD 28 zur circa 4,5 km entfernten Anschlussstelle Nabburg-West der A 6, die ein schnelles Erreichen der Metropolregion Nürnberg ermöglicht.

Die durch Nabburg verlaufenden beiden Staatstraßen 2040 und 2156 erfüllen eine wichtige Zubringerfunktion zum weiterführenden Netz der Bundesautobahnen und fungieren in der Ortsdurchfahrt als unverzichtbare Verteilerschiene für den Binnen- sowie für den Ziel- und Quellverkehr der Stadt.

Zudem ist Nabburg mit dem in der Südstadt befindlichen Bahnhof an die Bahnlinie „Hof – Regensburg“ sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr angebunden. Der vorhandene Bahnhof liegt südlich des Bahnüberganges (Georgenstraße). Die Staatstraßen binden Nabburg in westlicher Richtung in etwas mehr als 20 km an das Oberzentrum Amberg an und stellen in östlicher Richtung eine Verbindung zur Stadt Oberviechtach her.

Über den öffentlichen Personennahverkehr ist Nabburg per Bus mit den größeren Städten Schwandorf und Amberg sowie mehreren kleineren Städten und Gemeinden verbunden.

Das in Nabburg beheimatete Schulzentrum ist vom Bahnhof aus von den Schülern fußläufig in wenigen Gehminuten gut zu erreichen. Über die Verladerampe des Bahnhofs werden neben Gütern im Wesentlichen auch Panzer und anderer Militärfahrzeuge der Bundeswehr ver- und entladen.

Die jetzige Staatsstraße 2040 verläuft innerhalb Nabburg von Amberg kommend am Fuß des historischen Stadtkerns über die beidseitig dicht angebauten Straßenzüge „Regensburger Straße“ und „Georgenstraße“ und quert unmittelbar die westlich der Naab gelegene Bahnlinie niveaugleich sowie unmittelbar die parallel verlaufende Naab mittels einer Brücke. Im weiteren Verlauf ist die Staatsstraße 2040 im anschließenden Ortsteil Venedig mit der Staatsstraße 2156 verknüpft, die direkt zum Autobahnanschluss Nabburg der A 93 führt. Östlich der Autobahn A 93 liegen große Gewerbegebiete von Nabburg, durch die die Staatsstraße 2156 Richtung Oberviechtach führt.

In der Ortslage von Nabburg ist die Staatsstraße 2040 sehr stark belastet, da sie als einzige leistungsfähige Straßenverbindung in Nabburg sowohl den Fluss als auch die Bahnlinie quert,

die ebenfalls stark belastet ist. Die derzeitigen Schließzeiten am Bahnübergang gab die DB Netz AG 2018 auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde im Mittel mit 288 Minuten bzw. 4 Stunden und 48 Minuten pro Tag (Werktags von Montag bis Freitag) an. An Sonn- und Feiertagen sowie an Samstagen liegt die Schließzeit im Mittel bei 220 Minuten bzw. 3 Stunden und 40 Minuten pro Tag. Hinzu kommt eine weit überdurchschnittliche Verkehrsbelastung die 2016 mit rund 15.230 Kfz/24h (Verkehrszählung 2016) bzw. 16.540 Kfz/24h (Prognose 2035) für die Straße ermittelt wurde. Diese hohe Verkehrsbelastung zusammen mit den häufigen Schließungen der Schranken und wegen der permanent bevorrechtigten und hoch belasteten Bahnlinie, führen in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Wartezeiten und regelmäßig zu Staulängen von weit über 400 m. Während dieser Zeit kommt der motorisierte Verkehr im angrenzenden städtischen Umgriff des Bahnüberganges zum Erliegen. Bei erneuter Schrankenschließung während der Stauauflösung reicht der dann neu entstehende Stau bisweilen bis zur rund 800 m entfernten Autobahnanschlussstelle Nabburg der A 93.

Innerhalb der Georgenstraße (Staatstraße 2040) sind sehr enge (drei) Kurven (Radien) auf Höhe der Einmündungen Seilergasse, Gartenhäuslweg und Mittelschulstraße vorhanden. Die Kurven besitzen Radien von circa 19 m bis 20 m sowie einem anschließenden Korbbogen mit 65/48 m. Die Kurven können von größeren Fahrzeugen in der Regel nur befahren werden, wenn die Gegenfahrbahn mitbenutzt wird. Zudem beträgt die Längsneigung in diesen steilen Bestandsabschnitten der Georgenstraße circa 10% beziehungsweise 6,3%. Zwischen den beiden Längsneigungen verläuft die Bestandstrecke mit einer sogenannten verlorenen Steigung von circa 4,3% gegenläufig.

Dies gefährdet die Verkehrssicherheit und reduziert die Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung in der Ortsdurchfahrt erheblich. Zudem ist die Übersichtlichkeit wegen der bis an die Straße in den Innenkurven herangerückten Bebauung nicht beziehungsweise kaum gegeben. Die Situation ist nicht nur für den motorisierten Verkehr unsicher, sondern auch für den nicht motorisierten Verkehr, insbesondere für Radfahrer.

Infolge der niveaugleich kreuzenden Verkehrswege Straße und Schiene weist der Bahnübergang ein erhebliches Gefahrenpotential auf. Derzeit besteht die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer durch den Rückstau auf der hochfrequentierten bestehenden Ortsdurchfahrt der Staatstraße 2040, infolge ab- oder einbiegender Fahrzeuge auf der Ortsdurchfahrt – „Georgenstraße“ – beziehungsweise stehender und somit blockierender Verkehre (z.B. Lieferverkehr zu Gewerbetrieben im Bereich der „Alter Brückenweg“, „Georgen-“ und „Austraße“) bei geöffneter Schranke auf dem Bahnübergang ungewollt zum Stehen kommen und bei einem unerwarteten Schließen der Schranken am Verlassen des Gleisbereiches gehindert werden. Dadurch wird die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie die Leichtigkeit des Verkehrs erheblich beeinträchtigt.

Seitens der Bahn wird unabhängig von der verfahrensgegenständlichen Planung angestrebt die vorliegende Bahnlinie zu elektrifizieren, um eine durchgehende (elektrifizierte) zusätzliche Route/Destination für die Abwicklung des Schienengüterverkehrs in Nord-Süd-Richtung zu erhalten. Sie ist Teil des sogenannten Ostkorridors, einer wichtigen Nord-Süd-Route durch ganz Deutschland, die im Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) mit der Maßnahmenbezeichnung VB 16 – ABS Hof - Marktredwitz - Regensburg -Obertraubling (Ostkorridor-Süd) – enthalten ist. Die Planungen hierfür sind noch nicht verfestigt.

Die parallel zur Naab verlaufende Bahnlinie hat eine erhebliche Trennwirkung in Nabburg. Der einzige im Zentrum vorhandene Bahnübergang kann wegen der beschriebenen langen und häufigen Schließzeiten diese Trennwirkung nur bedingt kompensieren. Durch die mittelfristig bis langfristig angedachte Verkehrssteigerung auf der Bahnlinie mit ihrer generellen, permanenten Bevorrechtigung, wird die Trennwirkung noch erheblich verstärkt werden.

Geplante Lösung

Die festgestellte Planung hat das Ziel den höhen(schienen-)gleichen Bahnübergang im Zuge der Staatstraße 2040 in Nabburg (Georgen-/Oberviechtacher Str.) zu beseitigen. Um dies zu erreichen wird die Staatstraße verlegt. Sie überquert künftig vom Stadtteil Venedig kommend die Naab südlich der jetzigen Brücke, führt vorbei an der Nordgauhalle, unterquert hier höhenfrei mittels einer Eisenbahnbrücke – mit beidseitig anschließenden Trögen – in sogenannter Tieflage die Bahnlinie „Hof – Regensburg“. Danach führt sie westlich am Bahnhof vorbei in Richtung Rankenweg, um dann wieder auf die nach Amberg führende Staatstraße 2040 zu schließen. Hier wird sie mittels eines fünfarmigen Kreisverkehrsplatzes mit den kreuzenden und einmündenden Straßen verknüpft.

An der Stelle des jetzigen Bahnüberganges wird eine Fußgängerunterführung vorgesehen, damit werden für Fußgänger die bisherigen Verkehrsbeziehungen weitgehend auf direkten Weg wiederhergestellt.

Künftig kann sowohl der motorisierte wie auch der nicht motorisierte Verkehr ohne Behinderung durch die verlegte Staatstraße 2040 die zweigleisige Bahnlinie queren.

Der vorhandene Bahnübergang wird zurückgebaut.

Weitere Einzelheiten zur geplanten Baumaßnahme sind in der Unterlage 1b (Erläuterungsbericht) enthalten.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

a) Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 25. Oktober 2010 beantragte das Stattdliche Bauamt Amberg-Sulzbach für das gegenständliche Bauvorhaben das Planfeststellungsverfahren nach Art. 36 ff. BayStrWG durchzuführen.

Die Regierung der Oberpfalz hat die Einleitungsschreiben für die Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 25. Oktober 2010 an die Stadt Nabburg, mit Schreiben vom 29. Oktober 2010 an den Markt Schwarzhofen gesandt.

i) Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 16. November 2010 den folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Stadt Nabburg
- dem Markt Schwarzhofen
- dem Landratsamt Schwandorf
- dem Vermessungsamt Nabburg
- dem Wasserwirtschaftsamt Weiden
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Schwandorf
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit überregionaler Zuständigkeit Regensburg
- dem Amt für ländlicher Entwicklung Oberpfalz in Regensburg
- dem Bayer. Bauernverband - Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz – in Regensburg
- dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege Abteilung B, Stabsstelle Lineare Projekte in München
- dem Bayer. Landesamt für Umwelt in Augsburg
- dem Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei in Regensburg
- der Wehrbereichsverwaltung Süd in München
- dem Eisenbahnbundesamt in Nürnberg
- der Deutschen Bahn, DB Netz AG in Frankfurt am Main
- dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. in Nürnberg
- der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH TI NL Süd PTI 12 in Regensburg
- der Kabel Deutschland GmbH in Unterföhring
- der Tennet TSO GmbH in Bamberg

- der E.ON Netz in Bamberg
- der E.ON Bayern AG, Assetmanagement, Regensburg
- dem Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. in Hilpoltstein
- dem Landesfischereiverband Oberpfalz in München
- dem Landesjagdverband Bayern e.V in Feldkirchen
- dem Oberpfälzer Waldverein in Weiden
- der PLEdoc GmbH in Essen
- der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Bayern e.V.in München
- dem Ameisenschutzverein Hirschfeld e.V. in Nabburg

ii) Auslegung der Pläne vom 22. Oktober 2010

Die Planunterlagen wurden im Zeitraum vom 30. November 2010 bis zum 05. Januar 2011 in der Stadt Nabburg und vom 29. November 2010 bis zum 30. Dezember 2010 im Markt Schwarzhofen zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Pläne wurde vorher durch die Stadt Nabburg und den Markt Schwarzhofen ortsüblich bekannt gemacht.

Gegen den Plan vom 22. Oktober 2010 wurden Einwendungen erhoben.

b) Tektur vom 27. Januar 2017

Aufgrund der Einwendungen im Anhörungsverfahren hat der Vorhabenträger die Planung überprüft und in Teilen aktualisiert und geändert.

Diese sind im Wesentlichen:

a) Folgende Ergänzungen und Aktualisierungen wurden vorgenommen:

- Verkehrsgutachten

Das Verkehrsgutachten wurde aktualisiert.

- schalltechnische Berechnungen

Die schalltechnischen Berechnungen wurden aktualisiert.

- Luftschadstoffberechnung

Die Luftschadstoffberechnung wurde aktualisiert.

- hydrotechnische Unterlagen

Die hydrotechnischen Unterlagen wurden im Hinblick auf den Hochwasserabfluss der Naab (Endzustand und Bauzustand), die Hochwassergefahrenfläche Sterzenbach als auch auf die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Grundwasserspiegel aktualisiert

und ergänzt (alle neu- bzw. mehrbetroffenen Flächen sind aus Anlage 1, zum Kurzbericht Bauzustand HQ₂₀ Unterlage Nr. 10.3.1, ersichtlich)

- landschaftspflegerische Begleitplanung

Aus landschaftsplanerischer Sicht ist eine Tektur der Planunterlagen wegen neuer und aktualisierter faunistischer Erhebungen sowie infolge neuerer Verordnungen und Richtlinien (Bayerische Kompensationsverordnung (Bay-KompV 2013), Richtlinie für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP 2011) erforderlich geworden.

Die Unterlagen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden deshalb in ihrer Gesamtheit neu erstellt; zusätzlich wurden Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung angefertigt.

- Planungsrichtlinien

Insgesamt wurde die Planung im Hinblick auf neue Richtlinien und die neue Plangestaltung in Anlehnung an die neue RE 2012 überprüft.

b) Folgende Planänderungen wurden vorgenommen:

- Trassierung

Im Streckenabschnitt von Bau-km 0+000 (Baubeginn) bis Bau-km 0+350 wird die Trassierung der St 2040 neu geändert.

- kombinierter Geh- und Radweg

Im Streckenabschnitt von Bau-km 0+372,50 - 1+027 rechts und 0+628 - 1+027 links wird die St 2040 neu um einen kombinierten Geh- und Radweges ergänzt, womit Auswirkungen auf die Bauwerke verbunden sind.

- Bauabwicklung

Der für die Bauabwicklung des Trogbauwerks und der Naabbrücke erforderliche Flächenbedarf wurde ergänzt.

- Technische Änderungen infolge von Einwendungen

c) Folgende Planunterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und zur Umweltverträglichkeit wurden ersetzt und ergänzt:

Die bisherigen Unterlagen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Textteil einschließlich saP, Bestands- und Konfliktplan, Maßnahmenplan) wurden wegen der Änderungen in der Straßenplanung, aktualisierter faunistischer Erhebungen sowie infolge neuer Verordnungen und Richtlinien überarbeitet und durch die Tekturunterlagen in ihrer

Gesamtheit ersetzt. Die Unterlagen wurden außerdem durch die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung ergänzt.

i) Einleitung des Verfahrens für die Tektur vom 27. Januar 2017

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 3. Februar 2017 eingeleitet.

ii) Beteiligte Behörden

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 3. Februar 2017 den folgenden Behörden Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Stadt Nabburg
- dem Markt Schwarzhofen
- dem Landratsamt Schwandorf
- dem Wasserwirtschaftsamt Weiden in Weiden i.d.OPf.
- dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung in Nabburg
- dem Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B, Stabstelle Lineare Projekte in München
- dem Bayerischen Landesamt für Umwelt in Augsburg
- dem Amt für Ländliche Entwicklung in Tirschenreuth
- dem Bezirk Oberpfalz, Fachberatung Fischerei, in Regensburg
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Regensburg
- dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Infra IB, in Bonn
- dem Bayerischen Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz, in Regensburg
- der Deutschen Bahn AG in München
- dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, in Nürnberg

iii) Auslegung der Pläne der Tektur vom 27. Januar 2017

Die Planunterlagen wurden im Zeitraum vom 9. März 2017 bis 10. April 2017 in der Stadt Nabburg und im Markt Schwarzhofen zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Pläne wurde vorher nach Angaben der Stadt Nabburg und des Markts Schwarzhofen ortsüblich bekannt gemacht.

Gegen den Plan Tektur vom 27. Januar 2017 wurden Einwendungen erhoben.

iv) *Erörterung der Pläne vom 27. Januar 2017 und vom 22. Oktober 2010*

Die Erörterung der gegen die Pläne vom 27. Januar 2017 und vom 22. Oktober 2010 erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 16. April 2018 in der Nordgauhalle und vom 17. April 2018 bis 19. April 2018 im Sitzungssaal des Rathauses in Nabburg durchgeführt.

Die Einwendungen konnten nur zum Teil ausgeräumt werden. Die Ergebnisse des Erörterungstermins sind in einer Niederschrift festgehalten, die den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt ist.

c) **Tektur b vom 18. Dezember 2020**

Aufgrund der Einwendungen im Anhörungsverfahren und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabenträger die Planung überprüft und in Teilen aktualisiert und geändert.

Diese sind im Wesentlichen:

a) Folgende Ergänzungen und Aktualisierungen wurden vorgenommen:

- Aktualisierungen im Erläuterungsbericht (zusätzliche Anhänge: Verkehrsentwicklung, Bauwasserhaltung, Altlastensituation, Abbruch best. Naabbrücke, Funktion Düker)
- Aktualisierungen im Bauwerksverzeichnis
- Aktualisierungen im Grunderwerbsverzeichnis
- Ergänzende Luftschadstoffberechnung (Bestand Georgenstraße)
- Lageplan Nutzung/Gebietscharakter
- Anpassung der schalltechnischen Berechnungen im Bereich vom Kreisverkehr-West und aufgrund der geänderten Einteilung der Gebietsnutzungen sowie dem Wegfall des östlichen Kreisverkehrs
- Gesamtlärbetrachtung (Bahn, St 2040, Autobahn und Innerortsstraßen) – Vergleich Prognosenullfall – Planfall, mit Auswertung
- Aktualisierung aller naturschutzfachlicher Unterlagen
- Aktualisierung Fußgänger- und Radverkehrsuntersuchung
- Baulärmgutachten
- Erschütterungsgutachten
- Fachbeitrag Wasserrecht
- Lageplan der Beweissicherungskorridore (Baulärm, Grund- und Hochwasser, Erschütterungen)

- Lageplan der Entwässerungsabschnitte u. Einzugsgebiete
- Lageplan Überschwemmungsgebiet

b) Folgende Planänderungen wurden vorgenommen:

- Verschiebung des Kreisverkehrs-West zur Eingriffsminimierung mit Anpassung der Gehwege
- Stützmauer Flurstück-Nr. 1096/2 entfällt und wurde durch eine Böschung ersetzt
- Ende des Rankenweges wurde festgelegt
- Zufahrt für Flurstück 1096 zur neuen Staatsstraße wurde angelegt
- Zusätzliche Gebäudeabbrüche
- Ortsstraße zum Bahnbetriebsgelände (Verladestation)
- Verschiebung der Bushaltestelle Richtung Norden
- Entfall der Querungshilfe Bahnhof, ersetzt durch Bedarfsampel
- Zufahrt für die Flurstück-Nr. 1167 und 1167/5 zur neuen Staatsstraße wurde angelegt
- Änderung Trassierung Turnhallenweg/Nordgauhalle mit Parkplatzkonzept
- Änderung Gradienten der nordöstlichen Fußgängerzuführung in der Wegebeziehung Turnhallenweg – Fußgängerunterführung
- Einbau Rückstauklappe in Durchlass Brückenweg
- Änderung des Betriebsgebäudes mit Absatzbecken und Ableitung zur Naab
- Verbreiterung der rechten westlichen Brückenkappe – zur Einhaltung der Anfahrtsicht
- Anpassung des Rückhalteraus/Bereichs der Geländemodellierung im Bereich Auslaufes des Sterzenbach, Bau-km 0+910 links
- Anpassung der Böschungen und Stützmauern im Bereich der Gehwegverbindung – Naabbrücke zur Altstadt
- Verlegung Planfeststellungsende auf den Bau-km 1+100 (infolge des Entfalls des Kreisverkehrs-Ost)
- Ergänzung und Anpassung des Grunderwerbsplans und -verzeichnisses.

i) *Einleitung des Verfahrens für die Tektur b vom 18. Dezember 2020*

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 31. März 2021 eingeleitet.

ii) Beteiligte Behörden

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 31. März 2021 den folgenden Behörden Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Stadt Nabburg
- dem Markt Schwarzhofen
- der Verwaltungsgemeinschaft Nabburg
- der Verwaltungsgemeinschaft Neunburg vorm Wald
- dem Landratsamt Schwandorf
- dem Landratsamt Schwandorf - Untere Bauaufsichtsbehörde
- dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Nabburg
- dem Wasserwirtschaftsamt Weiden
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Pielenhofen
- dem Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz in Tirschenreuth
- dem Bayer. Bauernverband - Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz – in Regensburg
- der Industrie- und Handelskammer - IHK - in Regensburg
- dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege Abteilung B, Stabsstelle Lineare Projekte in München
- dem Bayer. Landesamt für Umwelt in Augsburg
- dem Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei in Regensburg
- dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Infra I3/TÖB, in Bonn
- dem Eisenbahnbundesamt in Nürnberg
- der Deutsche Bahn, DB Netz AG in Frankfurt am Main

iii) Auslegung der Pläne der Tektur b vom 18. Dezember 2020

Die Planunterlagen wurden im Zeitraum vom 3. Mai 2021 bis 2. Juni 2021 in der Stadt Nabburg und im Markt Schwarzhofen zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Pläne wurde vorher nach Angaben der Stadt Nabburg und des Markts Schwarzhofen ortsüblich bekannt gemacht.

Gegen den Plan Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden Einwendungen erhoben.

iv) Erörterung der Pläne Tektur b vom 18. Dezember 2020

Ein weiterer Erörterungstermin für die zweite Tektur wurde von der Planfeststellungsbehörde nach Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens nicht für erforderlich gehalten.

II. Rechtliche Würdigung

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

a) Rechtsgrundlage der Planfeststellung

Die Regierung der Oberpfalz ist gemäß Art. 39 Abs. 1 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Das Bauvorhaben Staatsstraße 2040 "Amberg - Nabburg - Neunburg vorm Wald, Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg" von Bau-km 0-040 (\triangleq St 2040_540_1,347) bis Bau-km 1+100 (\triangleq St 2040_580_0,043) unterliegt dieser Planfeststellungspflicht, da es sich im Abschnitt von Bauanfang bis Bau-km 1+049 (Einmündung der Kreisstraße SAD 54 – Perschener Straße) um einen Neubau und im Abschnitt von Bau-km 1+049 bis zum Bauende bei Bau-km 1+100 um eine wesentliche Änderung (Grund-/Aufriss) handelt.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG hat die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden.

Die Regierung kann die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz im Planfeststellungsbeschluss treffen (Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

b) **Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

i) *UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens*

Die Frage, ob bei einer Staatsstraße eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, bestimmt sich zunächst nach Art. 37 BayStrWG. Mit dieser Vorschrift hat der bayerische Gesetzgeber die Richtlinie 2011/92/EU (UVP-Richtlinie) in nationales Recht umgesetzt. Der bayerische Gesetzgeber hat dabei von der Möglichkeit nach Art. 4 Abs. 2 lit. b UVP-Richtlinie Gebrauch gemacht, die UVP-Pflicht an festgelegte Schwellenwerte zu koppeln (vgl. auch Anhang II Nr. 10 lit. e UVP-Richtlinie). Das vorliegende Vorhaben mit einer Baulänge von 1,1 Kilometer ist weder eine Schnellstraße noch werden sonst die Längenwerte von mindestens 5 Kilometer beziehungsweise 10 Kilometer erreicht. Eine UVP-Pflicht besteht damit für die Straßenbaumaßnahme nicht.

Das geplante Straßenbauvorhaben liegt nicht innerhalb eines festgesetzten FFH-Gebiets, oder tangiert ein solches.

Festgesetzte oder faktische Vogelschutzgebiete sind vom Vorhaben nicht betroffen.

ii) *UVP-Pflichtigkeit für Teile des Vorhabens*

Darüber hinaus kann sich eine UVP-Pflicht oder aber eine Pflicht zur UVP-Vorprüfung aber aus weiteren Maßnahmen ergeben, die mit dem Vorhaben verbunden sind.

Die Anwendung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes in der Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt, ergibt sich aus § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG n.F., da vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden.

(1) Rodung von Wald

Durch das Vorhaben wird keine Rodung im Sinne der Waldgesetze vorgenommen, so dass weder eine UVP-Pflicht noch eine Pflicht zur Vorprüfung begründet wird (§ 6 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 Nr. 17.2.1 UVPG; §§ 3c S. 1 i.V.m. Anlage 1 Nr. 17.2.2 UVPG a.F. i.V.m. § 74 Abs. 1 UVPG; §§ 3c S. 2 i.V.m. Anlage 1 Nr. 17.2.3 UVPG a.F. i.V.m. § 74 Abs. 1 UVPG; Art. 39a Abs. 1 BayWaldG).

Eine UVP-Pflicht besteht auch nach Art. 39a BayWaldG nicht; abgesehen davon, dass es vorhabensbedingt zu keiner Rodung von Wald im Sinne von § 2 BWaldG, Art. 2 BayWaldG kommt, auch werden die nach Art. 39a BayWaldG maßgeblichen Größenwerte nicht erreicht.

Die Uferbestockung der Naab ist nicht als Wald im Sinne der Waldgesetze zu werten. Weitere Waldflächen sind im direkten Umgriff des Vorhabens nicht vorhanden. Die Trasse läuft fast ausschließlich im städtisch überformten Bereich.

(2) Vorprüfung nach § 3c UVPG a.F. i.V.m. § 3a UVPG a.F. (in der Fassung vor dem 16. Mai 2017 gem. § 74 I UVPG)

Für das Vorhaben war nach § 3c UVPG a.F. zu prüfen, ob das geplante Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen haben kann und daher die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfordert.

Es waren sowohl eine standortbezogene bzw. allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c S. 1, S. 2 UVPG a.F. i.V.m. Nr. 13.18.2 und Nr. 13.18.1 der Anlage 1 zum UVPG a.F. durchzuführen.

Gemäß § 3c S. 1 UVPG a.F. ist für ein Vorhaben, für das in Anlage 1 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Gemäß § 3c S. 2 UVPG a.F. ist für ein Vorhaben, für das in Anlage 1 eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn trotz der geringen Größe und Leistung des Vorhabens nur aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten gemäß den in Anlage 2 Nummer 2 aufgeführten Schutzkriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Umweltauswirkungen sind nicht erst dann erheblich, wenn sie nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungsrecht so gewichtig sind, dass sie zu einer Versagung der Zulassung führen können; es genügt, wenn im Rahmen der planerischen Abwägung Nebenbestimmungen oder, wenn das Fachrecht dies zulässt, Betriebsregelungen zum Schutz der betroffenen Umweltgüter in Betracht kommen (BVerwG, Urteil vom 18.06.2020 – Az.: 3 C 3.19, Rn. 29). Es bedarf bereits in der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der vorhaben- und standortbezogenen Kriterien; steht nach einer diese Maßstäbe berücksichtigenden Vorausschau im Zeitpunkt der Vorprüfung fest, dass ein abwägungserheblicher Umweltbelang keinen Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich (BVerwG, Urteil vom 18.06.2020 – Az.: 3 C 3.19, Rn. 29).

1. Die Planung sieht folgende Maßnahmen des Gewässerausbaus im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG im Verlauf des Sterzenbachs vor:
 - Der Sterzenbach wird auf circa 15,30 m Länge unterhalb des Turnhallenweges von einer Verrohrung (DN 1400) befreit und naturnah gestaltet (bei Baukm 0+915 links der geplanten Staatsstraße 2040).

- Verlängerung der Verrohrung des Sterzenbachs (DN 1800) auf einer Länge von circa 2,90 m im Anschluss an die bestehende Sterzenbachverrohrung unterhalb der Bahnlinie (bei Bau-km 0+915 links der geplanten Staatsstraße 2040).

Der Sterzenbach fließt von Nordwesten der Naab zu und mündet am westlichen Naabufer circa 40 m unterhalb der bestehenden Naabbrücke. Der Bach ist im Siedlungsbereich von Nabburg nahezu vollständig verrohrt.

Zwischen der Bahnlinie und dem Turnhallenweg findet sich ein kurzer, offener Abschnitt des Sterzenbachs mit circa 2,90 m Sohlänge in einer Grünlandparzelle (bei Bau-km 0+915 links der geplanten Staatsstraße 2040). Die Sohle und das Ufer sind durch Beton befestigt. Zwischen dem offenen Abschnitt und der Mündung in die Naab ist der Sterzenbach (bei Bau-km 0+915 links der Staatsstraße 2040) unter dem Turnhallenweg auf einer Länge von insgesamt circa 22,50 m verrohrt (DN 1400).

Das Fließgewässer im offenen Abschnitt wird als Biotop- und Nutzungstyp F11 (Sehr stark bis vollständig veränderte Fließgewässer) lt. „Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) Stand 28. Februar 2014 (mit redaktionellen Änderungen vom 31. März 2014) eingestuft. Das Grünland ist als Biotop- und Nutzungstyp G211 (Mäßig extensiv genutztes, artenarmes Grünland) eingeordnet.

Südlich angrenzend stockt ein Gehölzbestand, welcher als Biotop- und Nutzungstyp B211-WO00BK (Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, junge Ausprägung) eingestuft ist. Der Gehölzbestand am Naabufer ist dem Biotop- und Nutzungstyp L521-WA91E0* (Weichholzaunenwälder, junge bis mittlere Ausprägung) zugeordnet und damit ein gesetzlich geschütztes Biotop (§ 30 II BNatSchG i.V.m. Art. 23 I BayNatSchG). Der Gehölzraum wird von Gras- und Krautfluren begleitet.

Im Rahmen der Verlegung der Naabbrücke der geplanten Staatsstraße 2040 plant der Vorhabenträger den Bahnübergang aufzulassen. Weiterhin werden die Fuß- und Radwege neu geordnet. Für Fußgänger wird auf Höhe des bisherigen Bahnübergangs eine Unterführung gebaut. Die Rampen der östlichen Zufahrt verlaufen im Bereich des derzeitigen Turnhallenweges. Ziel ist es hierbei, den Fußweg kreuzungsfrei an die geplante Staatsstraße 2040 anzubinden.

Zwischen den Rampen des Fußweges wird die Verrohrung auf einer Länge von circa 15,30 m entfernt. Die neue offene Fließstrecke sowie die angrenzenden Grünflächen

werden naturnah gestaltet. Im Fall eines Hochwassers können die Grünflächen überflutet werden und dienen als konstruktiver Retentionsraum. Der Bachlauf und die Mündung in die Naab werden nur soweit erforderlich mit Wasserbausteinen gefasst. Die Grünflächen werden mit speziell zusammengestellten Samenmischungen für gewässerbegleitende Gras- und Krautfluren angesät. Dies dient auch zur Vermeidung der Ausbreitung von Neophyten. Weiterhin werden Einzelbäume gepflanzt. Grundsätzlich werden gebietsheimische Gehölze und gebietsheimisches Saatgut aus der Herkunftsregion „Bayerischer und Oberpfälzer Wald“ verwendet.

Die direkt östlich neben der Bahnlinie verlaufende Rampe des Fußweges überbaut den Bereich des vorgenannten kurzen offenen Abschnitts des Sterzenbachs. Daher wird die bestehende Verrohrung (DN 1800) um insgesamt 6,80 m verlängert. Dabei wird eine offene Sohlänge von circa 2,90 m im Anschluss an die bestehende Verrohrung unterhalb der Bahnlinie mitverrohrt und anschließend die bestehende Verrohrung unterhalb des Turnhallenweges auf einer Länge von circa 3,90 m durch einen größeren Durchmesser DN 1800 ersetzt.

Im Uferbereich der Naab ist der Sterzenbach unterhalb des derzeitigen Turnhallenweges derzeit bereits verrohrt (DN 1400). Diese Verrohrung wird im Bereich der östlichen Rampe des Fuß- und Radweges entfernt und durch einen Rechteckdurchlass (LW 1,95 m, LH 1,60 m) ersetzt.

Zwischen der beschriebenen (Verlängerungs-)Verrohrungsstrecke und dem Rechteckdurchlass wird die bestehende Verrohrung entfernt und ein offener Bachlauf geschaffen. Im Umfeld der Verrohrung erfolgen Gehölzfällungen, diese stehen jedoch im Zusammenhang mit den Straßenbaumaßnahmen und nicht mit den Gewässer- ausbauten.

2. Die genannten Ausbaumaßnahmen im Sinne des WHG erfordern jeweils eine standortbezogene bzw. allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3 c S. 1, S. 2 UVPG a.F. i.V.m. Nr. 13.18.2 und Nr. 13.18.1 der Anlage 1 zum UVPG a.F.

Die Planfeststellungsbehörde hat die einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG a.F. aufgeführten Kriterien überschlägig geprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Insbesondere sind die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen geeignet und ausreichend, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich auszuschließen.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht somit nicht.

2.1 Standortbezogene Vorprüfung nach § 3c S. 2 UVPG a.F. (in der Fassung vor dem 16. Mai 2017) i.V.m. Nr. 13.18.2 i.V.m. Nr. 13.18 der Anlage 1 zum UVPG a.F.:

Gegenstand der standortbezogenen Vorprüfung ist die kleinräumige naturnahe Umgestaltung des Sterzenbachs bei Bau-km 0+915 links der Staatstraße 2040 durch Beseitigung der Bachverrohrung (DN 1400) auf einer Länge von circa 15,30 m.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Beseitigung der Bachverrohrung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 Nr. 2.3 zum UVPG a.F. angeführten Kriterien überschlägig geprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die die besondere Empfindlichkeit oder die Schutzziele der in Nr. 2.3 der Anlage 2 zum UVPG a.F. genannten Gebiete betreffen. Eine Verpflichtung zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung besteht daher nicht.

Natura-2000-Gebiete und Landschaftsschutzgebiete sind durch die oben genannte Maßnahme nicht betroffen. Die Grenze des Landschaftsschutzgebiets „LSG innerhalb des Naturparks Oberpfälzer Wald (ehemals Schutzzone)“ (LSG-BAY-13) liegt östlich des Turnhallenweges. Auch die angrenzenden gesetzlich geschützten Biotop (§ 30 II BNatSchG i.V.m. Art. 23 I BayNatSchG) L521-WA91E0 und B211-WO00BK sind durch die Bachverrohrung nicht betroffen.

Einzig betroffene Schutzgebietskategorie ist Nr. 2.3.11 der Anlage 2 zum UVPG a.F. „Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind“. Die Maßnahme liegt im Umgriff eines Bodendenkmals welches die Altstadt von Nabburg umfasst (Denkmalnummer D-3-6539-0153, Archäologische Befunde und Funde des Mittelalters und der frühen Neuzeit in der historischen Altstadt von Nabburg).

Es sind jedoch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf diese Schutzgebietskategorie zu erkennen. Der Mündungsbereich des Sterzenbachs zwischen dem Naabufer und der Bahnlinie ist bislang vollständig umgestaltet und überwiegend geprägt durch die Infrastruktureinrichtungen und innerörtliche Bebauung. Die Veränderungen durch die Gewässerausbaumaßnahme haben keine erhebliche Veränderung oder Überformung des Umfelds zur Folge. Das an die geplante Verrohrung angrenzende Bodendenkmal wird durch die Verrohrung nicht in seiner Bodendenkmaleigen-

schaft beeinträchtigt. Weitere Denkmäler liegen nicht im Einwirkungsbereich. Vielmehr wird durch die vorgesehene Maßnahme ein kleinräumig naturnaher Standort geschaffen und der Sterzenbach in diesem Bereich gestalterisch und ökologisch aufgewertet. Durch die naturnahe Gestaltung ergeben sich überwiegend positive Auswirkungen auf das Umfeld.

Fazit:

Im Ergebnis ist somit nicht davon auszugehen, dass die beabsichtigte Umgestaltung des Baches hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit bzw. der Schutzziele der betroffenen Gebiete nach Nr. 2.3 der Anlage 2 zum UVPG a.F. zu erhebliche nachteiligen Umweltauswirkungen führen kann.

2.2 Allgemeine Vorprüfung nach § 3c S. 1 UVPG a.F. (in der Fassung vor dem 16. Mai 2017) i.V.m. Nr. 13.18.1 i.V.m. Nr. 13.18 der Anlage 1 zum UVPG a.F.:

Gegenstand der allgemeinen Vorprüfung ist die Verrohrung (DN 1800) eines circa 2,90 m langen, bisher offenen und befestigten Fließgewässerabschnitts des Sterzenbachs (im Anschluss an die bestehende Sterzenbachverrohrung DN 1800 bei der Kreuzung der Bahnstrecke bei Bau-km 0+915 links der geplanten Staatsstraße 2040).

Die Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG a.F. angeführten Kriterien überschlägig geprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG a.F. zu berücksichtigen sind.

Eine Verpflichtung zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung besteht daher nicht.

- Bezüglich der Merkmale des Vorhabens, insbesondere seiner Größe und Ausgestaltung, ist festzuhalten, dass sich aufgrund der geringen Länge der Bachverrohrung von circa 2,90 m lediglich geringfügige Auswirkungen durch das Vorhaben ergeben. Auch dem Aspekt der visuellen Veränderung im Kontext der geplanten Umgestaltung des Sterzenbachs im Umfeld der neuen Brücke wird lediglich untergeordnete Bedeutung beigemessen. Die Beseitigung angrenzender einzelner Gehölze erfolgt im Zuge des Straßenbaus, nicht jedoch für den Gewässerausbau.
- Hinsichtlich des Standort des Vorhabens, ist zu berücksichtigen, dass Lebensräume und Funktionsbeziehungen mit besonderer Bedeutung für Pflanzen o-

der Tiere (insbesondere Vorkommen planungsrelevanter Arten, Lebensraumtypen nach Anhang I oder Arten nach Anhang II FFH-Richtlinie) von der Verrohrung des Sterzenbachs nicht betroffen sind. Insbesondere die in der Naab und im Bahnbereich angrenzenden Vorkommen von saP-Arten (wie bspw. die Bachmuschel) sind durch die Verrohrung des Sterzenbachs nicht berührt. Im Sterzenbach selbst sind keine Vorkommen besonders bedeutsamer Arten bekannt.

Einzig betroffene Schutzgebietskategorie ist Nr. 2.3.11 der Anlage 2 zum UVPG a.F. „Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind“. Die Maßnahme liegt im Umgriff eines Bodendenkmals welches die Altstadt von Nabburg umfasst (Denkmalnummer D-3-6539-0153, Archäologische Befunde und Funde des Mittelalters und der frühen Neuzeit in der historischen Altstadt von Nabburg). Auch im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls wird diesem Aspekt geringe Bedeutung beigemessen, da der betreffende Mündungsbereich des Sterzenbachs zwischen Naabufer und Bahnlinie innerörtlich durch die angrenzende Bebauung und Infrastruktureinrichtungen maßgeblich geprägt ist. Die Veränderungen durch die Gewässerausbaumaßnahme hat jedoch keine erhebliche Veränderung oder Überformung des Umfelds zur Folge. Vielmehr wird durch die Maßnahmen im Umfeld der der vorgesehenen Maßnahmen ein kleinräumig naturnaher Standort geschaffen und der Sterzenbach in diesem Bereich gestalterisch und ökologisch aufgewertet. Durch die naturnahe Gestaltung ergeben sich überwiegend positive Auswirkungen auf das Umfeld.

Sonstige besonders geschützte Gebiete i.S.d. Nr. 2 der Anlage 2 zum UVPG a.F. sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Insbesondere die angrenzenden Gehölzbestände am Naabufer welcher den Biotop- und Nutzungstypen L521-WA91E0* (Weichholzaunenwälder, junge bis mittlere Ausprägung) und B211-WO00BK (Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, junge Ausprägung) zugeordnet und damit gesetzlich geschütztes Biotop (§ 30 II BNatSchG i.V.m. Art. 23 I BayNatSchG) sind, sind durch die Gewässerausbaumaßnahme nicht betroffen. Die Grenze des Landschaftsschutzgebiets „LSG innerhalb der Naturparks Oberpfälzer Wald (ehemals Schutzzone)“ (LSG-BAY.13) liegt östlich von der Maßnahme.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf Nutzungen, Qualität oder Schutzgebiete ergeben sich daher nicht.

- Bezogen auf die Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere aufgrund Ausmaß, Schwere, Komplexität, Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, ergeben sich insgesamt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Aufgrund der Kleinräumigkeit der Verrohrung mit einer Länge von 2,90 m sowie der genannten naturnahen Gestaltung ergeben sich insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen.

Fazit

Im Ergebnis sind damit unter Berücksichtigung der Kriterien der Anlage 3 keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG a.F. genannten Schutzgüter zu erwarten. Für das Vorhaben besteht demnach keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

(3) Geländemodellierung des westlichen Naabufers

Nach dem Bauwerksverzeichnis wird zwischen Bau-km 0+893 rechts und Bau-km 0+910 links der St 2040 infolge der neuen Gehwegverbindung zwischen der neuen Naabbrücke und der Altstadt bzw. Unterstadt eine Geländemodellierung des Naabufers durchgeführt. Die geplante Geländemodellierung stellt keine wesentliche Uferumgestaltung im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG dar, da keine Auswirkungen auf die Bewirtschaftung auf die Naab erkennbar sind. Somit ist keine Standortbezogene Vorprüfung im Einzelfall in Verbindung mit Nr. 13.18.2 bzw. 13.18.1 a.F. der Anlage 1 zum UVPG erforderlich.

Die Auswertung der vorliegenden Planunterlagen, insbesondere des Erläuterungsberichts, der wassertechnischen Untersuchungen und der umweltfachlichen Untersuchungen hat dabei ergeben, dass keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Es besteht daher – in Übereinstimmung mit dem Antrag des Vorhabenträgers – keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

iii) Ergebnis

Im Ergebnis ist damit festzuhalten, dass für das planfestzustellende Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Für das Vorhaben, wurde über die Pflicht zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bzw. der standortbezogenen Vorprüfung hinaus, ohne dass dies aus rechtlichen

Gründen erforderlich gewesen wäre, die Unterlage 9.5.1b „Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 16 UVPG“ erstellt. Somit werden zusätzliche umweltfachliche Informationen, die vom Gesetzgeber als solche nicht gefordert werden, bereitgestellt.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

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

a) *Planrechtfertigung und Planungsziele*

Das Vorhaben ist am vorgesehenen Standort vernünftigerweise geboten und objektiv notwendig.

Nach Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG haben die Straßenbaulastträger die Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden.

Durch das Vorhaben wird die vorhandene Ortsdurchfahrt über die Straßenzüge „Regensburger Straße“ und „Georgenstraße“ in der gewachsenen Unterstadt sehr deutlich entlastet.

i) *Planungsziele und die Auswirkungen*

Die festgestellte Planung hat das Ziel den höhen(schienen-)gleichen Bahnübergang im Zuge der Staatstraße 2040 in Nabburg zu beseitigen. Um dies zu erreichen wird die Staatstraße verlegt. Sie überquert künftig vom Stadtteil Venedig kommend südlich der jetzigen Brücke schräg die Naab, führt nördlich vorbei an der Nordgauhalle, unterquert hier höhenfrei mittels einer Eisenbahnbrücke – mit beidseitig anschließenden Trögen – in sogenannter Tieflage die Bahnlinie „Hof – Regensburg“ um dann in die Austraße einzuschleifen und ihr Richtung Bahnhof zu folgen. Danach führt sie westlich am Bahnhof vorbei über Gewerbeflächen eines ehemaligen Agrarhändlers in Richtung Rankenweg, um dann vom Rankenweg über Grünland wieder auf die nach Amberg führende Staatstraße 2040 auf Höhe der einmündenden Kreisstraße SAD 28 zu schließen.

An der Stelle des jetzigen Bahnüberganges wird eine Fußgängerunterführung vorgesehen, um für Fußgänger die bisherigen Verkehrsbeziehungen weitgehend auf kurzem Weg wiederherzustellen und die Umwege zu minimieren.

Künftig kann sowohl der motorisierte wie auch der nicht motorisierte Verkehr ohne Behinderung (beschränkter Bahnübergang) die zweigleisige Bahnlinie höhenfrei mittels einer (Bahn-)Überführung queren.

Dies hat folgende Auswirkungen:

Der vorhandene Bahnübergang mit der zuführenden Naabbrücke werden mit den entbehrlichen Straßenstücken zurückgebaut.

Dadurch wird sowohl für den Durchgangsverkehr als auch für den dominanten Binnenverkehr der Verkehrsfluss deutlich verbessert und die Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmer auf ein Minimum reduziert. Auch werden die östlich der Naab gelegenen Gewerbegebiete und Wohngebiete ohne Behinderung durch die Schrankenschließzeiten besser an die Bundesautobahn A 6 angebunden. Auch wird die trennende Wirkung der Bahnlinie deutlich verringert. Um eine Wiederholung der Beschreibung des Vorhabens zu vermeiden wird auf die Ziffer B.I.1 (Beschreibung des Vorhabens) Bezug genommen.

Durch das Vorhaben wird die vorhandene Ortsdurchfahrt über die Straßenzüge „Regensburger Straße“ und „Georgenstraße“ in der gewachsenen Unterstadt sehr deutlich je nach Abschnitt zwischen rund 4.500 (das entspricht rund 45%) bis 15.550 (das entspricht rund 95%) Fahrzeuge pro Tag entlastet.

Durch die Verlegung der Staatsstraße 2040 und der Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges wird besonders das Schutzgut Mensch stark von bestehenden Beeinträchtigungen in der gegenwärtigen Ortsdurchfahrt insbesondere in der „Regensburger Straße“ und der „Georgenstraße“ entlastet. Derzeit werden die Anwohner in der „Regensburger Straße“ und der „Georgenstraße“ durch die Emissionen der Kraftfahrzeuge – insbesondere durch den Schwerverkehr – sowie durch die trennende Wirkung des Verkehrs stark beeinträchtigt. Weiter wird sich durch die geänderte Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer insbesondere für besonders gefährdete Gruppen wie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Radfahrer und Fußgänger die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität deutlich erhöhen. Zudem entsteht ein städtebauliches Entwicklungspotential für die Stadt Nabburg.

Die direkten Anwohner an der jetzigen „Regensburger Straße“ und „Georgenstraße“ in der bestehenden Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2040, das sind circa 52 Anwesen mit einem Abstand zwischen 2 und 10 Meter zur Straße, sind den Emissionen der Kraftfahrzeuge direkt ausgesetzt.

Durch das geplante Vorhaben wird die Georgenstraße nicht nur von Verkehrslärm, sondern auch von Luftschadstoffen entlastet. Der Vorhabenträger hat für die Gebäude westlich der Seilergasse (Georgenstraße Hausnummer 3a / 12 / 14) und für ein Gebäude östlich der Seilergasse (Georgenstraße 11) Berechnungen durchgeführt. Demnach würden die Anwohner, je nach berechneten Schadstoff, zwischen 45% und 84% entlastet werden.

Nähere Einzelheiten können der Unterlage 1b unter Ziffer 6.3.6 Tabelle 8 entnommen werden. Die Verlagerung des Verkehrs führt damit zu einer deutlichen Verminderung der Umweltbelastung für die Anwohner. Die Lebensqualität wird verbessert. Die Verlegungsstrecke ist insbesondere im Trogbereich nicht angebaut.

Auch für den Durchgangsverkehr im Zuge der Staatsstraße 2040 ergibt sich durch die veränderte Streckencharakteristik der Verlegungsstrecke, vor allem durch den Wegfall des schienengleichen beschränkten Bahnüberganges mit ausgeprägten Schließzeiten der Schranken und mit dem damit zusammenhängenden Rückstau, der den Verkehrsfluss auch im nachgeordneten Erschließungsnetz stark behinderte, eine wesentlich umweltschonendere, flüssigere Fahrweise mit weniger Schadstoffen für den (fossil) motorisierten Verkehr wie auch deutlich weniger Behinderungen für die Radfahrer und Fußgänger.

Die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wird dadurch erheblich verbessert.

Ziel der Maßnahme ist es, den bislang höhengleichen Bahnübergang durch eine höhenfreie Kreuzung (Brücke) zu beseitigen, um damit die Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs im innerstädtischen Straßennetz wesentlich zu reduzieren und die Sicherheit beider Verkehrswege zu erhöhen. Die Bahntrasse soll dabei lage- und höhenmäßig unverändert und wie bisher hochwasserfrei bleiben. Ferner wird angestrebt, das historische Stadtbild infolge der Maßnahme nicht zu beeinträchtigen. Durch die Beseitigung des Bahnüberganges wird diese potentielle Gefahrenstelle durch die künftig durch unterschiedliche Höhenlagen getrennte Führung der Straßen und der Bahnlinie vermieden. Damit einhergehend ist eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten.

ii) Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Staatsstraße 2040 dient zur Anbindung an das übergeordnete Straßennetz der Bundesautobahn A 6 in Ost-West-Richtung und A 93 in Nord-Süd-Richtung. Im Hinblick auf die wirtschaftliche, touristische und kulturelle Entwicklung der Stadt Nabburg kommt einem leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau der gegenständlichen Straßenverbindung eine besondere Bedeutung zu. Die geplante Maßnahme wird die verkehrliche Situation im Stadtbereich von Nabburg deutlich verbessern.

Die Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN 2008), der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen, bilden im gültigen Regelwerksgefüge des Straßenentwurfs die konzeptionelle Grundlage und ist damit die Basis für weitere entwurfstechnische Regelwerke im Straßenwesen.

Sie greift die Ziele der Raumordnung und Landesplanung (§ 1 Abs. 2 ROG - Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung) auf und leitet aus der zentralörtlichen Gliederung („System der zentralen Orte“) die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze ab.

Die raumordnerischen Entwicklungsziele (Qualitätsvorgaben) werden durch das gegenständliche Vorhaben erreicht.

iii) Ausbauplan für die Staatsstraßen

Die Ausbauziele im Staatsstraßenbau in Bayern sind im derzeit geltenden 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen geregelt. Bei der Aufstellung des Ausbauplans wurde ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren angewandt. Dieses ermöglichte eine Dringlichkeitsreihung der erwogenen Projekte nach bayernweit einheitlichen und objektiven Kriterien. Die Kernkomponente des Bewertungsverfahrens stellt eine Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) dar. Die NKA basiert auf bundesweit zum Einsatz kommenden Verfahren. Die Maßnahme ist in der 1. Dringlichkeit Überhang des derzeit geltenden Ausbauplans mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,6 eingestuft.

iv) Verkehrsaufkommen Staatsstraße 2040

Für die Beurteilung der verkehrlichen Situation hat der Vorhabenträger im Jahr 2016 eine Verkehrszählung für den Individualverkehr sowie hinsichtlich des Fußgängeraufkommens zusätzlich 2018 Verkehrszählungen in Auftrag gegeben.

Zur Abschätzung der künftigen Entwicklung wurde zudem eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit der Planfeststellungstrasse sowie für den sogenannten Prognosenullfall erstellt. Der Prognosenullfall beschreibt die Verkehrsentwicklung ohne Realisierung des planfestgestellten Vorhabens im gegenwärtigen Straßenzug.

Das Verkehrsaufkommen setzt sich auf Höhe des vorhandenen Bahnübergangs beziehungsweise auf der alten oder neuen Naabbrücke wie folgt zusammen:

Bahnübergang	Zählung	Zählung	Prognosenullfall	Planfeststellungstrasse
Jahr	2016	2018	2035	2035
Gesamtverkehr Kfz/24 h	15.230/ 15.190	-	16.390/ 16.540	-/ 16.400
Schwerverkehr Kfz/24 h	456/ 456	-	580/ 580	-/ 580

Fußgänger (2018; 6-18 Uhr)	-	320	keine Prognose	
Radfahrer	200	-	320	320

Tabelle 7 Verkehrsaufkommen

Sowohl auf dem Bahnübergang wie auch auf der Naabbrücke findet wegen der zentralen Lage als einzige Querungsmöglichkeit des Flusses wie des Schienenweges eine Vermischung des Durchgangsverkehrs mit dem innerörtlichen Verkehr (Binnenverkehr) sowie mit dem Ziel- und Quellverkehr statt. Dies erklärt auch die überdurchschnittlich hohen Verkehrszahlen, die jedoch nicht begründend für das Vorhaben sind. Maßgeblich sind alleine die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens im Verhältnis zu dem verfolgten Zielen.

Durch die verkehrliche Entlastung der Georgenstraße und Regensburger Straße (Staatsstraße 2040 alt) verbessert sich die verkehrliche Situation als auch die Aufenthaltsfunktion in diesen wichtigen Geschäftsstraßen der Unterstadt (historischen Kern der Südstadt) nachhaltig.

Im westlichen an den Bahnübergang anschließenden Straßenzug der Staatsstraße 2040, „Georgenstraße“ und „Regensburger Straße“ werden im Prognosenullfall 2035 je nach betrachteten Abschnitt Verkehrsbelastungen in etwa zwischen 8.440 Kfz/24h (westliche Regensburger Straße bis zur Kreisstraße SAD 28) und 16.390 Kfz/24h (Georgenstraße östlich der Einmündung der Austraße) prognostiziert. Östlich der Naab steigt laut Prognose das Verkehrsaufkommen in der Oberviechtacher Straße auf bis zu 12.400 Kfz/24h (östlich der Einmündung der Kreisstraße SAD 54).

Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass über 80% des Verkehrsaufkommens am Bahnübergang dem Binnen- und dem Quell-Ziel-Verkehr zuzurechnen sind. Entsprechend gering fällt der Anteil des Durchgangsverkehrs mit 20% aus.

v) *Unfallsituation*

Die dargelegten ungünstigen Verkehrsverhältnisse (Ziffer B.I.1 (Beschreibung des Vorhabens) und B.II.2.a)vi) (Verkehrliche Defizite) des Beschlusses) wirken sich negativ auf die Unfallsituation aus. Gemäß der amtlichen Unfalldatenbank ereigneten sich im vorliegendem Bereich im Zeitraum zwischen dem 01. Januar 1998 und dem 31. Dezember 2019 insgesamt 282 polizeilich registrierte Unfälle mit Personen- und Sachschäden, die mindestens der Kategorie „schwerwiegender Sachschaden“ zuzuordnen sind. Als Unfallfolgen waren 1 Toter, 26 Schwer- und 121 Leichtverletzte sowie eine Vielzahl schwerwiegender Sachschäden zu beklagen. Damit liegt, trotz der innerörtlichen Lage, eine überdurchschnittlich hohe Unfallrate für den gegenständlichen Staatsstraßenabschnitt vor, das heißt das Risiko in diesem Straßenabschnitt zu verunfallen, liegt deutlich über dem durchschnittlichen Unfallrisiko auf einer bayerischen Staatsstraße.

Durch die Beseitigung des Bahnüberganges und die innerörtliche Verlegung ist insbesondere durch eine Verstetigung des Verkehrsablaufes eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten, womit dem gesetzlichen Auftrag aus der Straßenbaulast vom Vorhabenträger nachgekommen wird.

vi) *Verkehrliche Defizite der Staatsstraße 2040 in der Ortsdurchfahrt von Nabburg*

Aufgrund des höhengleichen Bahnüberganges kommt es derzeit zu erheblichen Beeinträchtigungen und Störungen des Verkehrsablaufes.

Neben der hohen Verkehrsbelastung beider sich kreuzenden Verkehrswege und der Vielzahl an Schrankenschließungen, ergeben sich insbesondere in den Hauptverkehrszeiten erhebliche Wartezeiten sowie regelmäßig Staulängen auf der Staatsstraße 2040 von teils über 400 m. Der Bahnübergang bringt infolge häufiger Schrankenschließungen regelmäßig den Verkehr im unmittelbar angrenzenden Stadtzentrum von Nabburg zum Erliegen. Die Rückstaulängen blockieren in Spitzenzeiten das gesamte Verkehrssystem Nabburgs zwischen der Neunburger Straße (Knotenpunkt St 2040 / St 2156 / Hütgasse / Venediger Weg) und der Bahnhofstraße. Bei erneutem Schrankenschluss in der Phase der Stauauflösung reicht der Stau bisweilen bis zur Anschlussstelle Nabburg der Bundesautobahn A 93 im Osten (St 2156) beziehungsweise bis zur Kreuzung mit der Kreisstraße SAD 28 (Diepoldstraße) im Westen.

Darüber hinaus besteht eine geringe Reisegeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt selbst für den Binnen-, Ziel- und Quell- wie auch für den Durchgangsverkehr, den die Staatsstraßen nach den Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG aufzunehmen haben. Für die Verkehrsteilnehmer auf der Staatsstraße 2040 hat dies eine nicht zu unterschätzende Wertigkeit, da die Reisegeschwindigkeit außerhalb der Ortsdurchfahrt infolge der neuzeitlichen Straßenführung deutlich größer ist. Die Staatsstraße erfüllt damit auch die Aufgabe der Zubringerfunktion zum weiterführenden Netz der Bundesautobahnen (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG).

Zudem weist der Bahnübergang, infolge der niveaugleich kreuzenden Verkehre, ein erhebliches Gefahrenpotential sowie eine erhebliche Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs auf. Es besteht die nicht unerhebliche Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer durch den Rückstau auf der hochfrequentierten Ortsdurchfahrt (St 2040 alt) infolge ab- oder einbiegender bzw. blockierender Verkehre (insbesondere Lieferverkehr im Bereich der Georgen- und Austraße) bei geöffneter Schranke auf dem Bahnübergang zum Stehen kommen.

Neben der Bahnübergangsproblematik weist die Staatsstraße 2040, insbesondere im Bereich der „Georgenstraße“ und „Regensburger Straße“, enge und unübersichtliche Kurven auf und hat aufgrund der beidseitigen, geschlossenen, engen Bebauung die Merkmale einer städtischen Geschäftsstraße. Entsprechend groß ist hier der Fußgängerverkehr.

Ferner verlaufen der Bayerisch-Böhmische Freundschaftsweg sowie der Naabtal-Radweg durch Nabburg. Bisher fehlen Radwegeverbindungen in das Stadtzentrum oder zum Bahnhof Nabburg.

Die vorliegenden unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Straßenraum, die sich einerseits aus den zu erfüllenden Aufenthalts- und andererseits aus den Verkehrsfunktionen ergeben, stehen im Widerspruch zu einander beziehungsweise sind miteinander unverträglich, sodass auch hier erhebliche Gefahrenmomente entstehen. Die Staatsstraße 2040 übt im Zuge der städtischen Hauptgeschäftsstraße „Regensburger Straße“ und „Georgenstraße“ eine erheblich trennende Wirkung aus. Zahlreiche einmündende Ortsstraßen, Zufahrten, Längsparkmöglichkeiten behindern ferner den Verkehrsablauf.

Besonders kritisch stellt sich in diesem Zusammenhang der beengte und unübersichtliche Knotenpunkt „Regensburger Straße“ / „Georgenstraße“ / „Bachgasse“ / „Mittelschulstraße“ (bei der St.-Georg-Kirche) dar, an dem in beachtlichem Umfang Fußgängerquerungen (Zuwegung zum Schulberg mit den schulischen Einrichtungen der Stadt Nabburg sowie zur Altstadt) auftreten.

vii) Projektalternativen zum Planungsziel

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich oder in Erwägung zu ziehen. Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)ii) (Planungsvarianten) des Beschlusses wird Bezug genommen. Der ersatzlose Verzicht auf die Ausbaumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten vorstehend näher beschriebenen Planungsziel, insbesondere der Beseitigung des höhengleichen, beschränkten Bahnüberganges sowie der Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Anwohner, der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der Verbesserung von Leistungsfähigkeit sowie im Besonderen der Verkehrssicherheit der Staatsstraße 2040, nicht Genüge getan wird.

Unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer B.II.3 entspricht die vorliegende Planung dem in § 50 BImSchG enthaltenen Optimierungsgebot. Die Eingriffe in Natur und Landschaft, Grundstücke Dritter sowie das Stadtbild von Nabburg oder den Grundwasser- oder Hochwasserschutz können durch die Wahl der Trassenführung minimiert werden.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch eventuelle Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen. Dies schließt es aber nicht aus, dass im Rahmen der Abwägung die durch das Vorhaben hervorgerufenen Wirkungen und Beeinträchtigungen dazu führen, dass diese schwerer wiegen als die Ziele, die mit dem Projekt verfolgt werden. In diesem Fall wäre das Vorhaben insgesamt dennoch nicht planfeststellungsfähig. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer B.II.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

b) **Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

i) *Landes- und Regionalplanung*

Die Staatsstraße 2040 dient auch für Nabburg und den durch die Staatsstraße erschlossenen Räume zur Anbindung an das übergeordnete Straßennetz der Autobahnen A 6 und A 93. Im Hinblick auf die wirtschaftliche, touristische und kulturelle Entwicklung kommt einem leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau dieser Straßenverbindung eine Bedeutung zu. Die geplante Maßnahme wird die verkehrliche Situation im Stadtbereich von Nabburg deutlich, insbesondere durch den Wegfall des beschränkten Bahnüberganges, verbessern. Ein Raumordnungsverfahren wurde weder durchgeführt, noch wurde eines gefordert noch war eines erforderlich.

Im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren hat die Höhere Landesplanungsbehörde bei der Regierung der Oberpfalz (Sachgebiet 24) mit Schreiben vom 23. Oktober 2010, 30. März 2017 und 08. Juni 2021 Stellung genommen und die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung bestätigt.

Aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde erscheint die vorgesehene Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges durch eine Verlegung der Staatsstraße in Verbindung mit einer höhenfreien Kreuzung der Bahnlinie an anderer Stelle und die sonstigen notwendig werdenden Folgemaßnahmen geeignet, die Verkehrssituation in der Ortslage Nabburg nachhaltig zu verbessern. Das gegenständliche Vorhaben, das in einem Raum mit besonderem Handlungsbedarf zu liegen kommt (siehe Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - Anhang 2 zu Ziffer 2.1.12) erscheint insofern begründet und entspricht insbesondere den folgenden Zielen (Z) und Grundsätzen (G) des LEP und des Regionalplans Oberpfalz Nord (RP 6):

- Die räumliche Entwicklung Bayerns in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen ist nachhaltig zu gestalten (Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - Ziel Ziffer 1.1.2). Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn ansonsten eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht (LEP Ziel Ziffer 1.1.1).
- Der Ressourcenverbrauch soll in allen Landesteilen vermindert werden. Unvermeidbare Eingriffe sollen ressourcenschonend erfolgen (LEP Grundsatz Ziffer 1.1.3).
- Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP Ziel Ziffer 4.1.1). (...) Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes haben

so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. (...) (LEP-Begründung zu (Z) Ziffer 4.1.1);

- "Im ländlichen Raum und insbesondere in nachhaltig zu stärkenden Teilräumen sowie in Grenzregionen soll die Verkehrserschließung verbessert werden." (LEP Ziel Ziffer 2.2.3)
- "Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu." (LEP Grundsätze Ziffer 4.2)
- "Die Straßenverbindung vom möglichen Mittelzentrum Nabburg zum Oberzentrum Amberg soll verbessert werden." (RP 6 BIX (Z) 4.15)

Die von dem Vorhaben betroffenen, hier bekannten überörtlich raumbedeutsamen Einrichtungen und Planungen sind hervorzuheben:

- Fernverkehrsverbindung "Weiden - Regensburg" der Deutschen Bahn AG
- Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparks Oberpfälzer Wald (frühere Schutzzone)
- Die regionalen Grünzüge sollen von stärkerer Siedlungstätigkeit freigehalten und von größeren Infrastruktureinrichtungen nicht unterbrochen werden. Als regionale Grünzüge werden bestimmt das ... und Naabtaal ... gemäß RP 6 (Z) B I 4.1.

Die beabsichtigte Planung bzw. Baumaßnahme steht auch in Einklang mit den Festsetzungen des Regionalplans Oberpfalz-Nord.

Sie kann u.a. zur Verwirklichung des Ziels B IX 4.14 des Regionalplans beitragen. Demnach „ist die Straßenverbindung von den Mittelzentren Nabburg und Neunburg v. Wald zum Oberzentrum Amberg und zur B 85 im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.“ In der Begründung wird dazu ausgeführt: „Die durchgehende Leistungsfähigkeit dieser Verbindung wird durch den höhengleichen Bahnübergang im Mittelzentrum Nabburg eingeschränkt, weshalb dieser Engpass zügig durch die Realisierung der bereits seit längerem angedachten Planung beseitigt werden soll.“

Auch dem Regionalplangrundsatz B IX 4.21 (G) (B), wonach höhengleiche Bahnübergänge aufgrund ihrer ökologischen und ökonomischer Nachteile beseitigt werden sollen, wird durch die Planung Rechnung getragen.

In Ergebnis werden aus überörtlicher Sicht von Raumordnung und Landesplanung keine Einwendungen vorgetragen. Das Vorhaben ist mit den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung vereinbar.

ii) Planungsvarianten und gewählte Lösung

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009, Az. 9 B 10.09, NVwZ, 2009, S. 986). Grundsätzlich sind solche Ausführungsvarianten abzuwägen, die ernstlich in Betracht kommen (BayVGH, Urteil vom 25. Oktober 2019, Az. 8 A 16.40030, Rn. 95 und 108). Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009, Az. 9 B 10/09, juris, Rdnr. 5; BVerwG, Urteil vom 16. August 1995, Az. 4 B 92.95, UPR 1995, 445).

Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören zum Beispiel Umweltgesichtspunkte hier insbesondere Lärm, Grundwasser, Hochwasser und verkehrstechnische Gesichtspunkte ebenso wie letztendlich auch Kostengesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26. Juni 1992, Az. 4 B 1-11.92, DVBl 1992, 1435).

(1) Planungsziel

Die vorliegenden Planungsüberlegungen haben das Ziel den Bahnübergang zu beseitigen. Auf die Ausführungen B.II.2.a)i) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Insgesamt wurden 17 verschiedene Varianten untersucht sowie eine Betrachtung der bestehenden Ortsdurchfahrt (Nullvariante) durchgeführt.

(2) Ortsdurchfahrt

Die bestehende Ortsdurchfahrt wurde unter der Ziffer B.I.1 des Beschlusses bereits ausführlich beschrieben. Die problematische Situation wird daher nur verkürzt bei der Betrachtung der Nullvariante wiedergegeben.

(3) Ausgangssituation – verkehrlich

Wie bereits unter Ziffer B.I.1 (Beschreibung des Vorhabens) des Beschlusses beschrieben, ist die verkehrliche Erreichbarkeit von Nabburg aufgrund der direkten Anbindung an die A 93 und

die Nähe zur A 6 als sehr gut einzustufen. Derzeit wird sowohl der motorisierte wie auch der nicht motorisierte Verkehr der Staatsstraße 2040 über den beschränkten Bahnübergang der zweigleisigen Bahnlinie geführt. Das betrifft den Binnen-, Ziel- und Quellverkehr wie auch den Durchgangsverkehr im Zuge der Staatsstraße. Dabei sind weder für den nicht motorisierten (insbesondere Fußgänger, Radfahrer etc.) noch für den motorisierten (insbesondere Pkw, Lkw etc.) Verkehr nennenswerte (behindernde) Steigungen zu überwinden. Die vom Vorhabenträger durchgeführte Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass über 80 % des motorisierten Verkehrsaufkommens am Bahnübergang dem Binnen- /Quell- oder Zielverkehr zuzurechnen sind. Entsprechend gering fällt der Anteil des Durchgangsverkehrs mit rund 20 % aus.

(4) Ausgangssituation – Städtebaulich

Nach dem Landesentwicklungsprogramm bildet Nabburg zusammen mit Pfreimd und Wernberg-Köblitz ein Mittelzentrum. Etwa in der Mitte zwischen dem Oberzentrum Weiden und dem Regionalzentrum Regensburg ist die Stadt Nabburg vom ländlichen Raum umgeben und gehört nicht zur verstädterten Zone im Umkreis der beiden Zentren.

Die vergangene wechselhafte politische und wirtschaftliche Entwicklung führten zu einer Verlagerung der Funktionen im Stadtgebiet. Diese Entwicklung verstärkte sich nach 1945. Insbesondere durch die Gebietsreform 1972 wurde das Landratsamt nach Schwandorf verlagert und die Bedeutung als Verwaltungszentrum insbesondere der Oberstadt erlitt einen Rückschlag.

Die Unterstadt hat auch in anderer Hinsicht Schaden genommen. Die starke Zunahme des Verkehrs und die damit verbundenen Maßnahmen des Verkehrsausbauens mit all seinen Folgen hat das einstmals geschlossene und eigenständige Viertel stark geprägt und seinen Charakter verändert. Dieser Eindruck wird noch verstärkt durch Neubauten, Ausbauten, Sanierungen, geschäftlichen und gewerblichen Erweiterungen, die das historisch gewachsene Gefüge empfindlich veränderten.

Auf die Ausführungen zur gegenwärtigen Lage der städtebaulichen Struktur unter Ziffer B.I.1 (Beschreibung des Vorhabens - städtische Strukturen) des Beschlusses wird hier Bezug genommen.

Die durch die enge, dicht bebaute Unterstadt führende hochbelastete Staatsstraße 2040 - einzige zentrale Verbindungsachse - beeinträchtigt zusammen mit den gesellschaftlichen Veränderungen die städtebauliche Entwicklung erheblich. An der Lösung dieses Problems arbeitet die Stadt seit mehr als 20 Jahren. Hierzu werden einige markante Stationen aufgezählt.

- 1988: Vorbereitende Untersuchungen zur Altstadtsanierung Abschlussbericht

- 1997: Gutachten zur städtischen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatstraße 2040. Nach der Untersuchung mehrerer Trassenvarianten empfiehlt das interdisziplinär erarbeitete Gutachten eine altstadtnahe Lösung, die in mehreren Schritten weiter vertieft wurde.
- 1998: Beginn der städtebaulichen Rahmenplanung Südstadt (zur Vorbereitung des anschließenden Bebauungsplanverfahrens) mit einer vorgeschalteten Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden das aktuelle Verkehrsaufkommen und die Herkunfts- und Zielbeziehungen ermittelt, das zukünftige Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der innerörtlichen Verlegung (Empfehlung S. 31) prognostiziert und erste Aussagen zur Dimensionierung und Gestaltung der Knotenpunkte gemacht.
- bis 2001: Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung Südstadt, die nicht nur die Ausbildung der Umgehungsstraße mit ihren stadtseitigen Anschlüssen weiter konkretisiert, sondern auch Vorschläge zur städtebaulichen Neuordnung und Grünplanung macht. Der betroffene Bereich erstreckt sich von der Gabelung der Staatstraßen 2040 und 2156 an der Kreuzung Oberviechtacher Straße und Neunburger Straße, östlich der Naab, bis zum Abzweig der Kreisstraße SAD 28 von der Staatstraße 2040 an der Kreuzung Diepoldstraße, Regensburger Straße mit Brünnlweg und Rankenweg.
- 2005 bis 2010: Erarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs „Umgehungsstraße Südstadt“ mit integrierter Grünordnung. Zum Bebauungsplanverfahren liegen der Regierung folgende Daten vor:

Änderungsbeschluss zum Flächennutzungsplan und Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans „Umgehungsstraße Südstadt“ vom	05.05.2009
Öffentliche Bekanntmachung der Beschlüsse vom	07.07.2009
Frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung gem. § 3 Abs. und § 4 Abs. 1 BauGB 1 vom	15.07.2009 bis 28.08.2009
Behandlung der Ergebnisse der Beteiligung vom	09.03.2010
Billigungs- und Auslegungsbeschlüsse vom	19.10.2010
Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB u. § 4 Abs. 2 BauGB vom	10.12.2010 bis 12.01.2011

Die in der öffentlichen Auslegung der bei der Stadt eingegangenen Einwendungen und Anregungen wurden nach hiesigen Stand bisher nicht vom Stadtrat behandelt.

- 2010/2011 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Hier wurden unter anderem insbesondere die Altstadt mit der Entwicklung unterhalb des befestigten, auf dem Berg gelegenen Zentrums untersucht. Einer der Anlässe für das ISEK 2010/2011 war die damals schon absehbare Planung einer Umgehungsstraße mit neuer Bahn- und Naabquerung. So hat das ISEK eine Transformation der Südstadt im Zusammenhang mit der Umgehungsstraße schon vorweggenommen.
- 2021: Machbarkeitsstudie zur räumlichen Entwicklung im Bereich der Bahnunterführung – Umgehungsstraße-Südstadt.

In der nachfolgenden Variantenbetrachtung ist die Variante 10 diejenige Trasse, die der städtischen Rahmenplanung Südstadt (1998 Städtebauliche Rahmenplanung u. ISEK-Studie) im Wesentlichen entspricht.

Durch die innerstädtische Verlegung der Staatstraße 2040 in die Südstadt als Folge der Beseitigung des Bahnüberganges entstehen neue städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt Nabburg.

(5) Grundsätzliche Lösungsansätze

Allgemein ergeben sich – unter Berücksichtigung des Planungsziels – bei Betrachtung der vorliegenden Situation in Nabburg zwei grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten:

- a) durch eine ersatzlose Auflösung des schienengleichen Bahnüberganges durch Sperrung oder Einziehung eines der beiden Verkehrswege; im vorliegenden Fall der Staatstraße 2040 (Amberg – Nabburg – Neunburg v.W.) oder der Bahnlinie (Strecke) 5860 (Regensburg – Weiden)
oder
- b) durch eine Verlegung mindestens eines der beiden oder beider betroffener Verkehrswege in eine andere Ebene; als höhenfreie oder Brücken-Lösung oder Über-/Unterführung bezeichnet oder eine weiträumige Verlegung, die zu keiner Kreuzung der beiden Verkehrswege führt.

(6) Straßen- und Eisenbahnrechtliche Gesichtspunkte

Die betroffene Staatstraße befindet sich in der Ortsdurchfahrt von Nabburg und ist öffentlich gewidmet (Art. 6 BayStrWG). Sie dient neben der Abwicklung des Durchgangsverkehrs (Art. 3 BayStrWG) auch der Erschließung der angrenzenden Grundstücke sowie der mehrfachen Verknüpfung der Ortsstraßen (Art. 4 BayStrWG). Eine Einziehung der Staatstraße nach Art. 8 BayStrWG scheidet aus, da die Staatsstraße 2040 (Amberg – Nabburg – Neunburg v.W.) weiterhin

eine wichtige Verkehrsbedeutung zur Abwicklung des Durchgangsverkehrs, des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs wie auch zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke in der Ortsdurchfahrt besitzt.

Die ersatzlose Einziehung der Staatstraße scheidet aus, da das darauf abzuwickelnde Verkehrsaufkommen nicht anderweitig auf andere Verkehrswege verlagert werden kann.

Die Bahnlinie ist eine Eisenbahninfrastrukturanlage nach § 2 AEG. Auch die Auflassung (Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG) der Bahnlinie scheidet aus, da das vorhandene Verkehrsaufkommen beziehungsweise Verkehrsbedürfnis nicht anderweitig auf andere Verkehrsträger verlagert werden kann. Vielmehr ist von einer allgemeinen Zunahme auszugehen.

Die Staatstraße wird durch die Bahnlinie gekreuzt, die nach § 19 StVO bevorrechtigt ist.

Kreuzungen mit Bahnlinien sind im Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EKrG) geregelt.

Nach § 1 Abs. 2 EKrG sind Kreuzungen entweder höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen).

Nach § 3 EKrG sind, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert, nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5 EKrG) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7 EKrG) Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.

Eine ersatzlose Beseitigung nach § 3 Nr. 1 EKrG scheidet wie oben bereits dargelegt grundsätzlich aus, da die abzuwickelnden Verkehre weder entfallen noch von anderen Verkehrswegen aufgenommen beziehungsweise verlagert werden können. Zudem würde die einzige Verkehrsverbindung, die zugleich über die Naab und die Bahnlinie führt, beseitigt werden mit der Folge, dass Nabburg in zwei Teile getrennt würde. Um dies zu verhindern bliebe nur eine weiträumige Trennung der Verkehrswege. Um dies zu verhindern bliebe nur eine weiträumige Trennung der beiden Verkehrswege in der Form, dass zum Beispiel die Bahnlinie auf die andere Talseite verlagert werden würde. Auch in diesem Fall, nachdem die Bahnlinie in Nord-Süd-

Richtung und Straße in Ost-West-Richtung verläuft, würde die Kreuzung an anderer Stelle in anderer Form entstehen.

Baumaßnahmen nach § 3 Nr. 2 EKrG, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern oder entlasten sind grundsätzlich möglich. § 3 EKrG fordert auch hier eine Verbesserung der Sicherheit unter Berücksichtigung der überschaubaren Verkehrsentwicklung. Maßnahmen im Sinne von Nr. 2 sind solche, die durch Baumaßnahmen an anderer Stelle den Verkehr an der Kreuzung mindern.

Baumaßnahmen nach § 3 Nr. 2 EKrG sind im vorliegenden Fall unter Zugrundelegung des Planungsziels (Beseitigung des Bahnüberganges) weder erkennbar noch drängen sie sich auf.

Somit sind die Maßnahmen nach § 3 Nr. 3 EKrG, der ein abgestuftes Vorgehen vorsieht, näher zu betrachten beziehungsweise zu untersuchen.

Darunter fallen:

- der Bau von Überführungen (höhenfreie Lösungen das sind in der Regel Über-/Unterführungen),
- die Errichtung technischer Sicherungen insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen,
- die Schaffung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die technisch nicht oder in sonstiger Weise gesichert werden können.

Der zweite und dritte Spiegelstrich drängen sich im vorliegenden Fall nicht auf, da am bestehenden Bahnübergang bereits eine technische Sicherung in Form von Schranken und Lichtzeichenanlagen vorhanden ist. Insoweit scheidet auch die Schaffung von Sichtflächen als Lösungsmöglichkeit aus, da Schranken und Lichtsignale bereits am bestehenden Bahnübergang umgesetzt sind. Hinsichtlich der Beschreibung des gegenwärtigen defizitären Zustandes mit den langen Schließzeiten der Schranken und der defizitären Verkehrssicherheit wird verwiesen auf Ziffer B.I.1 des Beschlusses. Die Defizite bezüglich der Verkehrssicherheit werden durch die übersehbare Verkehrsentwicklung auf dem Schienenweg sowie der prognostizierten Zunahme des Straßenverkehrs künftig noch zunehmen.

Somit verbleiben im vorliegenden Fall zur weiteren Betrachtung nur der Bau von Überführungen beziehungsweise höhenfreien Lösungen in Form von Brücken nach § 3 Nr. 3 EKrG. Diese Lösungen können am vorhandenen Kreuzungspunkt oder wenn dies nicht möglich ist, durch eine Verlegung der Kreuzung erreicht werden.

(7) Trassierungsgrenzwerte

Die verlegte Staatsstraße 2040 kann entsprechend ihrer Bedeutung im Planungsabschnitt als Verbindungsstraße mit der Charakterisierung Hauptverkehrsstraße HS III nach Ziffer 5.2.11 der RASSt 06 eingestuft werden. Als Entwurfsgeschwindigkeit wird innerstädtisch – anbaufreie Hauptverkehrsstraße – die $V_e = V_{zul} = 50 \text{ km/h}$ angesetzt.

Die RASSt 06 weist in der Tabelle 20 für anbaufreie Hauptverkehrsstraßen folgende Grenzwerte für die Entwurfselemente auf:

Entwurfselemente		Grenzwert $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$
Lageplan	Kurvenmindestradius	80 m
Höhenplan	Höchstlängsneigung	8%
	Kuppenmindesthalbmesser	900 m
	Wannenmindesthalbmesser	500 m

Tabelle 8 ausgewählte Mindestparameter nach RASSt 06

Der Vorhabenträger hat mit der Tektur vom 27. Januar 2017 der verfahrensgegenständlichen Planung die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ Ausgabe 2006, kurz RASSt 06, zugrunde gelegt und die Unterlagen soweit erforderlich überarbeitet.

(8) Zwangspunkte

In der Unterlage 1b (Erläuterungsbericht) werden vom Vorhabenträger unter Ziffer 3 folgende Zwangspunkte vorgetragen:

- der Anschluss an die bestehende St 2040 am Baubeginn und Bauende
- die Bahnlinie Regensburg-Weiden in Lage und Höhe
- die angrenzende Wohnbebauung und Gewerbebetriebe
- die Naab und der Sterzenbach einschließlich der Berücksichtigung des Hochwassergeschehens
- Berücksichtigung des Grundwassergeschehens
- die bestehenden Ortsstraßen

Hierzu ist festzustellen:

Der erste Spiegelstrich beschreibt die Notwendigkeit die Staatstraße 2040 wieder durchgängig herzustellen und mit den Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) sowie den anderen Staatstraßen innerhalb des Staatsgebietes ein Verkehrsnetz nach Art. 3 Abs. 1 BayStrWG zu bilden. Damit kann auf der Staatstraße wieder der Durchgangsverkehr abwickeln werden.

Die übrigen Spiegelstriche beschreiben wichtige betroffene Belange, die je nach Variante unterschiedlich tangiert werden und insgesamt, wenn sie zutreffen, in ihren Auswirkungen und Eingriffen auf ein Minimum zu beschränken sind.

(9) Nachforderung der Planfeststellungsbehörde zur Betrachtung und Abwägung möglicher Alternativen

Vom Vorhabenträger wurden in den Antragsunterlagen sowie in den Tekturunterlagen zum Teil einzeln oder zusammengefasst, ausführlich oder verkürzt, mit oder ohne Skizzen Varianten beschrieben und dargestellt. Damit wurde zwar der Anstoßwirkung genüge getan. Das belegen auch die während der Anhörung vorgetragenen alternativen Lösungsansätze.

Für eine vergleichbare Betrachtung und Abwägung der Varianten im Beschluss wurde der Vorhabenträger von der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 24. Oktober 2018 aufgefordert geeignete ergänzende Unterlagen vorzulegen. Dem ist der Vorhabenträger mit den Schriftsätzen vom 24. September 2021, 22. und 23 November 2021 nachgekommen.

Die Varianten werden nachstehend entsprechend den vorgelegten Unterlagen übernommen und danach bewertet. Auf Ergänzungen durch die Planfeststellungsbehörde wird hingewiesen.

Vom Vorhabenträger wurden für eine vergleichbare Betrachtung und Abwägung der verschiedenen Trassenvarianten mit Schreiben vom 24. September 2021, 22. November 2021 und 23. November 2021 grundsätzlich geeignete und die Antragsunterlagen ergänzende Unterlagen zugesandt, die die vom Vorhabenträger getroffene Trassenwahl begründen. Dabei wurden in diesen Unterlagen vom Vorhabenträger die „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Linienführung“, kurz RAS-L, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zugrunde gelegt. Diese Richtlinien waren bis zum Jahr 2012 gültiges Regelwerk.

Die RAS-L wurde 2012 durch die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“, kurz RAL, abgelöst und behandelt wie die RAS-L Straßen außerorts. Die neuen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) heben darauf ab, die Ausbildung von Landstraßen künftig stärker zu standardisieren. Hierdurch soll erreicht werden, dass sich Verkehrsteilnehmer in vergleichbaren Situationen gleichartig verhalten. Wesentlich technische Elemente wie die Relationstrassierung sind jedoch unverändert geblieben, so dass die Aussagekraft der Unterlagen weiterhin gegeben ist.

Die RAS-L 1996 (A II) weist für maßgebliche Entwurfselemente folgende Grenzwerte auf:

Entwurfselemente		Grenzwert
		$V_e = 80 \text{ km/h}$
Lageplan	Kurvenmindestradius	250 m
Höhenplan	Höchstlängsneigung	6%
	Kuppenmindesthalbmesser	4.400 m
	Wannenmindesthalbmesser	1.300 m

Tabelle 9 ausgewählte Mindestparameter nach RAS-L 1996, A II (abgelöst durch RAL)

Nachrichtlich werden zur Information noch die aktuell für Landstraßen gültigen Werte in gleicher Weise aufgelistet.

Die RAL 2012 (ELK 3) weist für maßgebliche Entwurfselemente folgende Grenzwerte auf:

Entwurfselemente		Grenzwert für die Planungsgeschwindigkeit
		80 km/h
Lageplan	Kurvenmindestradius	300 bis 600 m
Höhenplan	Höchstlängsneigung	6,5%
	Kuppenmindesthalbmesser	5.000 m
	Wannenmindesthalbmesser	3.000 m

Tabelle 10 ausgewählte Mindestparameter nach RAL 2012

In der Betrachtung der Varianten durch den Vorhabenträger wird, obwohl nicht explizit genannt, in Teilbereichen auf die bis 2012 gültige Richtlinie RAS-L insbesondere, wenn auf Grenzwerte abgestellt wird, Bezug genommen.

Da sich die wesentlichen Entwurfselemente nicht maßgeblich geändert haben, hat dies auf das Ergebnis des Variantenvergleichs keinen Einfluss.

(10) Beschreibung und Charakterisierung der einzelnen Varianten

Nachfolgend werden die Varianten, wie vom Vorhabenträger beschrieben und charakterisiert, dargestellt.

(a) *Hinweis*

Die Varianten 1 bis 16 sind in der oben genannten übersandten Nachforderung (Ziffer B.II.2.b)ii)(9) des Beschlusses) ausführlich textlich sowie auch mittels Plänen beschrieben und werden nachfolgend im Wesentlichen wiedergegeben. Auf die vom VHT stichpunktartig dargelegten Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten wird verwiesen. Sie Ziffer A.II.c)i) des Beschlusses.

Die nur stichpunktartige Beschreibung der Variante 0 wurde von der Planfeststellungsbehörde ergänzt.

(b) *Variante 0 – Nullvariante*

In der oben genannten übersandten Nachforderung (Ziffer B.II.2.b)ii)(9) des Beschlusses) ist keine mit den anderen Varianten vergleichbare Beschreibung und Charakterisierung der Nullvariante enthalten. Zur Nullvariante wird in den Unterlagen 1b nur stichpunktartig ausgeführt:

- Keine Verbesserung der bestehenden Situation
- Höhengleicher Bahnübergang bleibt bestehen, ohne Verkehrsentlastung
- Das Planungsziel wird nicht erreicht und führt zum Ausscheiden der Variante

Zur Variante 0 Nullvariante ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Die Nullvariante beinhaltet die niveaugleich kreuzenden Verkehrswege Bahn und Straße, wobei der Schienenverkehr immer bevorzugt ist und der Bahnübergang wegen des nahen Bahnhofes von Nabburg bereits in dessen Einflussbereich liegt. Das führt zu den bereits mehrfach oben (Ziffer B.I.1, B.II.2.b)ii)(2) und B.II.2.b)ii)(3) des Beschlusses) beschriebenen langen Wartezeiten vor den geschlossenen Schranken bei gleichzeitig hoher verkehrlicher Belastung. Somit besteht konkret die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer durch den Rückstau auf der hochfrequentierten bestehenden Ortsdurchfahrt, infolge ab- oder einbiegender Fahrzeuge auf der Ortsdurchfahrt oder wegen sonstiger stehender Fahrzeuge bei geöffneter Schranke auf dem Bahnübergang ungewollt zum Stehen kommen können und bei einem unerwarteten Schließen der Schranken am Verlassen des Gleisbereiches gehindert werden. Dadurch wird die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Zuge der Straße wie auch der Bahnlinie ganz erheblich beeinträchtigt.

Die Leichtigkeit des Verkehrs, der Verkehrsfluss, wird zudem erheblich gestört und der Verkehr kommt bei geschlossenen Schranken nicht nur in der durchführenden Staatsstraße, sondern auch im nachgeordneten Wegenetz zum Erliegen, so dass die über die Staatsstraße erschlossenen Wohngebiete (insbesondere Unterstadt, Venedig) mitunter temporär nicht oder nur teilweise erreichbar sind.

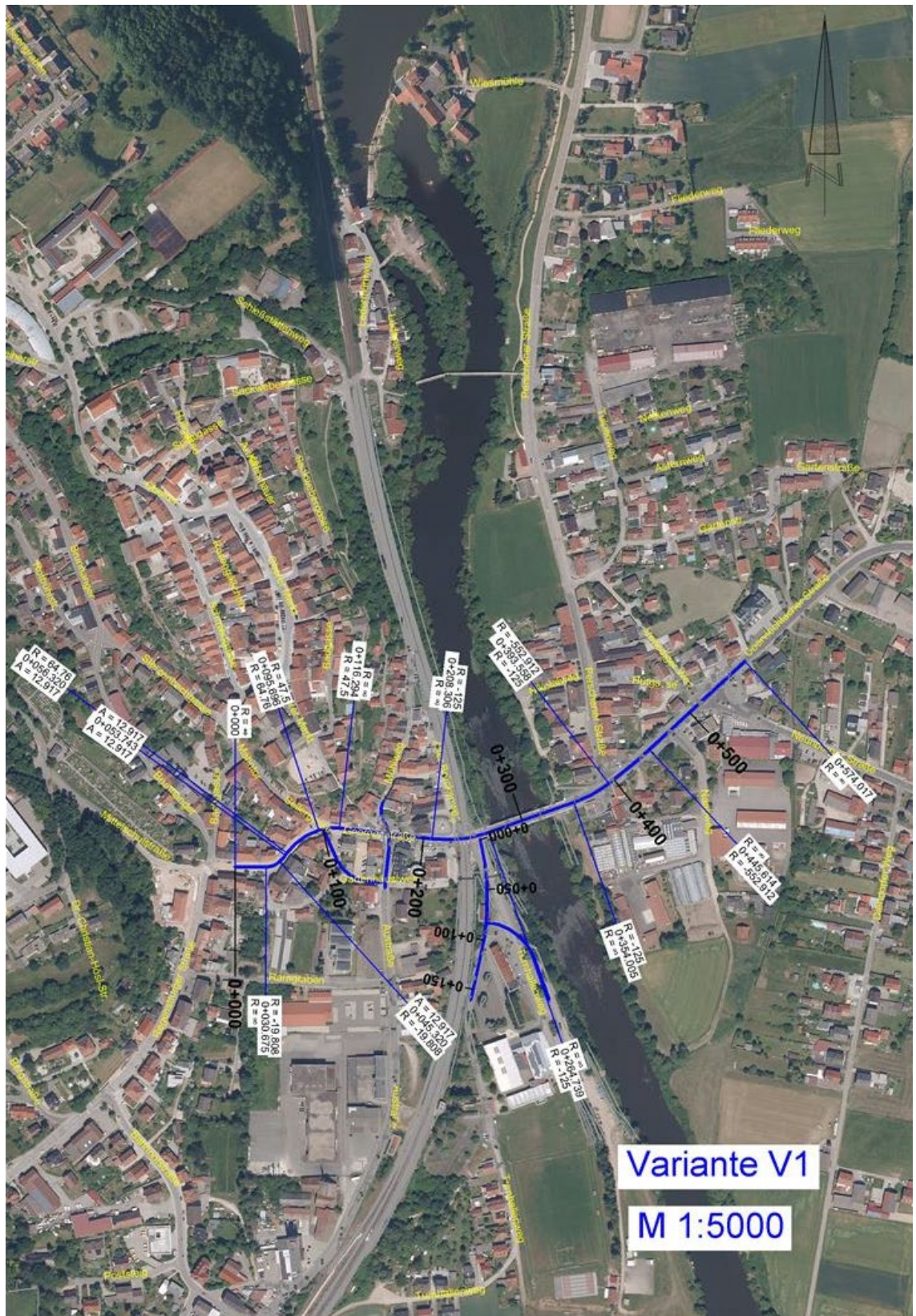
Das hat für die Staatsstraße zur Folge, dass der gesetzliche Auftrag nach Art. 9 Satz 2 BayStrWG, insbesondere hinsichtlich den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in einem genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten sind, nicht im vollen Umfang gewährleistet werden kann.

Eine Lösung der beschriebenen Probleme unter Beibehaltung des beschränkten Bahnüberganges ist nicht erkennbar, da Schrankenschließungen infolge des – bei beiden Verkehrsträgern – vorhanden Verkehrsaufkommens nicht entfallen können.

(c) *Variante 1*

Die Variante 1 wird in der oben genannten übersandten Nachforderung (Ziffer B.II.2.b)ii)(9) des Beschlusses) vom Vorhabenträger wie folgt beschrieben und charakterisiert:

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Vorbemerkung zu den Varianten 1 und 2

Eine höhenfreie Lösung im Bereich des bestehenden Bahnüberganges erweist sich als nicht realisierbar, da eine Überführung in unverhältnismäßiger Weise in die umliegende dichte Bebauung und das Erscheinungsbild des historischen Ensembles der Altstadt eingreifen würde. Gleiches gilt für eine Unterführung anstelle des bestehenden Bahnüberganges. Hinzu kommt, dass aufgrund der unmittelbaren Nähe der Naab eine Unterführung an dieser Stelle mit vertretbarem Aufwand technisch nicht möglich ist. Die Beseitigung des Bahnüberganges im Bereich der Bestandslage durch den Bau einer Straßenüberführung wurde ursprünglich als favorisierte Lösung in das 1979 von der seinerzeitigen Deutschen Bundesbahn beantragte Raumordnungsverfahren aufgenommen. Insgesamt 4 Linien wurden für eine Bahnübergangsbeseitigung in bestandsnaher Lage vorgeschlagen. Sie wurden jedoch wegen der enormen Auswirkungen auf das bebaute Umfeld (umfangreiche Gebäudeabbrüche, große Bauwerke, große Dammhöhen etc.) aufgegeben. Kurze Baulängen ließen sich nur durch Überschreitungen der technischen Mindestparameter (Längsneigungen von bis zu 9 %, engste Kuppenausrundungen) realisieren. Es wurde erkannt, dass damit den Mindestanforderungen des Straßenbaus / des Straßenverkehrs nicht Rechnung getragen werden kann.

Die Varianten einer Bahnübergangsbeseitigung an der vorhandenen Stelle werden aus Sicht des Baulastträgers (Vorhabenträger) der Staatsstraße 2040 - im Folgenden dargestellten - wegen erheblichen Auswirkungen auf das bebaute Umfeld für rechtlich nicht durchsetzbar erachtet.

Variante 0.a) (nachfolgend Variante 1 genannt) Beseitigung des Bahnüberganges in Bestandslage durch den Bau einer Straßenüberführung.

Variante 0.b) (nachfolgend Variante 2 genannt) Beseitigung des Bahnüberganges in Bestandslage durch den Bau eines Straßentunnels.

Allgemeine Beschreibung der Variante 1

Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges in bestehender Lage durch die Errichtung einer Straßenüberführung. (Bahnlinie bleibt unverändert) mit entsprechenden Anrampungen (Variante 0.a Ziffer 4.3.1 der Unterlage 1b, S. 20).

Die Staatsstraße 2040 bleibt im Bereich der Georgenstraße wie bisher lagemäßig erhalten und wird lediglich durch eine Straßenüberführung über die bestehende Bahnlinie und die Naab geführt. Der bestehende höhengleiche Bahnübergang ist somit nicht mehr erforderlich, wobei technische Sicherungen (Schranken, u. Lichtsignalanlagen) entfernt werden. Es sind keine sonstigen Änderungen (lage- u. höhenmäßig) an der Bahntrasse erforderlich. Sowohl der Schienen- als auch der Straßenverkehr kann künftig ohne Verkehrsstörungen und Stauungen abgewickelt werden.

Verkehrliche Beschreibung

Die Verkehrswirksamkeit dieser Variante ist für den motorisierten Verkehr vollständig gewährleistet. Allerdings sind für den nichtmotorisierten Verkehr, der zudem barrierefrei abgewickelt werden muss, Ersatzlösungen erforderlich.

Technische Beschreibung

Aufgrund der vorliegenden topographischen Verhältnisse ergeben sich selbst bei einer aus straßenbaulicher Sicht grenzwertigen Trassierung (Längsneigung bis zu 7 %, enge Kuppen- und Wannenhalmesser) lange Anrampungen. Außerdem wäre danach die uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit) nicht gewährleistet. Die erforderliche Ausbaulänge im Zuge der Staatsstraße 2040 beträgt mindestens 430 m.

Baubeihilfe:

Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit ist die Errichtung einer Behelfsbrücke über die Naab und die Einrichtung eines Behelfsbahnüberganges sowie eine Behelfsverkehrsführung außerhalb des Baufeldes zwingend erforderlich. Diese bauzeitlichen Behelfe verursachen neben entsprechenden „verlorenen“ Kosten wiederum Eingriffe in Privateigentum.

Besondere verkehrstechnische Schwierigkeiten:

Aus bautechnischer Sicht gestaltet sich darüber hinaus der Bau der neuen Naabbrücke aufgrund der großen Längsneigung (maximal 7 %) überaus schwierig. Auch gestaltet sich die dabei alternativlose Anbindung des Turnhallenweges im Bereich großer Längsneigungen aus Sicht der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs als sehr nachteilig.

Ersatzmaßnahmen

Infolge der Gradientenanhebung und der unmittelbaren Nachbarschaft der Naab zum bestehenden Bahnübergang erfordert eine solche Lösung stets den Neubau der Naabbrücke.

Zwischen der Bahnlinie und der Naab ist in Ermangelung alternativer Erschließungen der Turnhallenweg und damit die Turnhallensiedlung und die Stadthalle über eine mindestens 165 m lange Rampe (teils Brücke, teils Erddamm) an das Überführungsbauwerk anzuschließen. Die Zufahrt zur Stadthalle und zum Sportgelände ist wiederum an die geänderte Höhenlage des Turnhallenweges anzuschließen. Die hierzu erforderliche Ausbaulänge beträgt circa 100 m. Um unmittelbare Eingriffe in die Bebauung nördlich der Stadthalle vermeiden zu können, ist der Bau einer circa 80 m langen Stützmauer entlang der Rampe des Turnhallenweges und der Zufahrt zur Stadthalle notwendig.

Auswirkungen auf das bebaute Umfeld und das nachgeordnete Straßennetz:

Im Bereich der anzuhebenden Staatsstraße 2040 ist die Erschließung der anliegenden Bebauung und insoweit deren bisherige Nutzung nicht mehr gewährleistet. Die Fahrbahnoberkante verläuft bis zu 8 m über der bestehenden Straßenlage. Damit lägen künftig einige Häuser quasi

unter der angehobenen Staatsstraße 2040 und sind deshalb abzulösen und zu beseitigen. Durch die Maßnahmen im Zuge der Staatsstraße 2040 (Georgenstraße – Hauptgeschäftsstraße) und durch die notwendigen Folgemaßnahmen sind allein in der Georgenstraße 10 Wohn- und/ bzw. Geschäftshäuser unmittelbar betroffen.

Davon sind 3 Gebäude infolge unmittelbarer Überbauung zu beseitigen.

- Wohn- und Geschäftshaus, Bau-km 0+200 links: wird von Teilen der Trasse der Staatsstraße 2040 unmittelbar überbaut.
- Wohnhaus, Bau-km 0+100 rechts: Überbauung infolge der ersatzweisen Wiederherstellung der Anbindung der Austraße.
- Wohnhaus, Bau-km 0+160 links: Überbauung infolge der ersatzweisen Wiederherstellung der Anbindung des Mühlweges.

Infolge der deutlich veränderten Höhenlage und der unmittelbaren Nachbarschaft ist die gewohnte Nutzung der übrigen an der Staatsstraße 2040 betroffenen, vornehmlich gewerblich genutzten und mit den Geschäftsräumen zur Staatsstraße ausgerichteten Anwesen, nicht mehr zu gewährleisten. Diese Gebäude sowie die darin eingerichteten Betriebe müssen abgelöst werden.

- Wohn- und Geschäftshaus bei Bau-km 0+125 rechts (Arztpraxis)
- Wohn- und Geschäftshaus bei Bau-km 0+150 rechts (Schreibwarenladen)
- Wohn- und Geschäftshaus bei Bau-km 0+180 rechts (Optiker)
- Wohnhaus bei Bau-km 0+110 links.

Die ersatzweise rückwärtige Erschließung ist nicht oder nur mit einem vollständigen Umbau der Gebäude möglich. Eine gewerbliche oder zu Wohnzwecken bestimmte Nutzung scheidet künftig aus.

Die weiteren 3, entlang der Staatsstraße 2040 betroffenen, Wohn- und Geschäftshäuser (Bau-km 0+100 links, Bau-km 0+130 links, Bau-km 0+210 rechts) bleiben voraussichtlich erschlossen. Inwieweit ihre bisherige Nutzung erhalten bleiben kann, ist abschließend nicht zu beantworten. Gerade für den Komplex der Raiffeisenbank (Bau-km 0+210) würden sich erhebliche Auswirkungen auf dessen bisherige Erschließung und der Ausrichtung der Geschäftsräume ergeben, so dass eine Ablösung auch dieses Gebäudekomplexes wahrscheinlich wird.

Maßnahmenbedingt sind darüber hinaus umfangreiche Anpassungen der Anbindung des Mühlweges, der Austraße, des Gartenhäuslweges, der Seilerstraße, des Turnhallenweges, des Alten Brückenweges und der Kreisstraße SAD 54 erforderlich. Auch im Bereich dieser Straßen

und Wege ergeben sich erhebliche Eingriffe in die Erschließung und Nutzung der anliegenden Grundstücke.

Die verkehrlich notwendigen und maßnahmenursächlichen Anpassungen des nachgeordneten Wegenetzes erfordern weitere 4 Gebäudeabbrüche. Zu beseitigen sind Teile eines als Restaurant genutzten Gebäudes an der Austraße, 2 Nebengebäude am Gartenhäuslweg sowie der Stadl am Turnhallenweg. Auf der Ostseite der Naab kann aufgrund der veränderten Höhenlage der St 2040 das Ladengebäude bei Bau-km 0+365 rechts nicht mehr genutzt und insoweit auch nicht mehr erhalten werden.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur und Landschaft

Maßnahmenursächlich wird damit die Beseitigung / Ablösung von circa 12 Wohn- und Geschäftshäusern beziehungsweise Nebengebäuden sowie der unmittelbare Eingriff in die Erschließung von weiteren Wohn- und Geschäftshäusern unvermeidbar.

Der Kreis der mittelbar Betroffenen ist weitaus größer und kann nicht abschließend eingegrenzt werden.

Zu beachten ist, dass der Existenzverlust einer größeren Anzahl von Betrieben zu einem öffentlichen Belang erstarkt, da der Eingriff die wirtschaftliche und städtebauliche Struktur Nabburgs nachhaltig verändert. Zweifelsohne ist vorliegend eine städtebauliche Neuordnung des betroffenen Stadtteils veranlasst.

(d) Variante 2

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Auch für diese Variante wird auf die Vorbemerkungen der Variante 1 unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(c) des Beschlusses verwiesen.

Allgemeine Beschreibung der Variante 2:

Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges in bestehender Lage durch die Errichtung einer Straßenunterführung (Straßentunnel) (Bahnlinie bleibt unverändert). Damit wird die Bahnlinie wie auch die Naab unterfahren (Variante 0.b, Ziffer. 4.3.1 der Unterlage 1b S. 20).

Die Staatsstraße 2040 bleibt im Bereich der Georgenstraße wie bisher lagemäßig erhalten. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Naab zum bestehenden Bahnübergang ist die Variante einer Tieflage der Staatsstraße 2040 nur mit einer Untertunnelung der Naab und der Bahnlinie vorstellbar. Der bestehende höhengleiche Bahnübergang ist somit nicht mehr erforderlich, wobei technische Sicherungen (Schranken- und Lichtsignalanlagen) entfernt werden. Es sind keine sonstigen Änderungen (lage- u. höhenmäßig) an der Bahntrasse erforderlich. Sowohl der Schienen- als auch der Straßenverkehr können künftig ohne Verkehrsstörungen und Stauungen abgewickelt werden.

Verkehrliche Beschreibung

Die Verkehrswirksamkeit dieser Variante ist für den motorisierten Verkehr vollständig gewährleistet. Allerdings sind für den nichtmotorisierten Verkehr, der zudem barrierefrei abgewickelt werden muss, Ersatzlösungen erforderlich.

Technische Beschreibung

Soweit der Tunnel überhaupt in offener Bauweise herstellbar wäre, ist von einem Abstand der Gradienten der Staatstraße 2040 zur Mittelwasserlinie der Naab von über 10 m auszugehen.

Der sich insoweit ergebende Höhenverlauf der Staatstraße 2040 lässt diese Variante gänzlich abwegig erscheinen. Nur bei Verwendung unzulässig steiler Längsneigungen (bis zu 10 %) und kleinster Kuppen- und Wannenhalmesser lassen sich Baulängen von unter 600 m realisieren. Derart große Längsneigungen sind jedoch angesichts der hohen Sicherheitsansprüche an Tunnelstrecken unzulässig. Zulässig wären Längsneigungen in Höhe von circa 4 %.

Auch die Beibehaltung der kurvigen Linienführung der Staatstraße 2040 ist im Hinblick auf die Tunnelsicherheit nicht möglich.

Letztlich müsste zur Einhaltung trassierungstechnischer Mindestparameter und sicherheitsrelevanter Aspekte die Tunneltrasse den bestehenden Trassenkorridor verlassen und bereits im Bereich der Regensburger Straße (westlich der Georgenstraße) beginnen und erst östlich der Neunburger Straße (Staatstraße 2040) enden. Damit käme er aber unter der bestehenden Bebauung zu liegen. Die Tunnelportale müssten zudem in das eng bebaute Umfeld integriert werden.

Ein bergmännisch aufzufahrender Straßentunnel bedürfte zudem deutlich größerer Scheitelüberdeckungen zur Sohle der Naab und damit eine weitere Absenkung der Straßengradienten und einer weiteren Verlängerung der Tunnelstrecke.

Baubeihilfe:

Neben den rechtlichen und übrigen bautechnischen Schwierigkeiten ist von einem erheblichen technischen und finanziellen Aufwand für die bauzeitliche Sicherstellung des Verkehrs auszugehen. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit sind die Errichtung einer Naabbrücke, die zugleich der ersatzweisen Erschließung der Stadthalle und der Turnhallensiedlung dient, und die Einrichtung eines Behelfsbahnüberganges zwingend erforderlich.

Besondere verkehrstechnische Schwierigkeiten:

Systembedingt wäre ein Einstau der Tunnelstrecke im Hochwasserfall nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

Eine Nutzung der Tunnelstrecke durch die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer scheidet aus, so dass für diese Verkehrsteilnehmer gesonderte Maßnahmen erforderlich werden. Hierzu wäre der Bau einer separaten Naab- und einer Bahnquerung notwendig.

Ersatzmaßnahmen

Auswirkungen auf das bebaute Umfeld und das nachgeordnete Straßennetz:

Insbesondere im Bereich der Tunnelportale sind die Erschließung und damit die bisherige Nutzung der anliegenden Bebauung nicht mehr gewährleistet. Eine rückwärtige Erschließung der unmittelbar im Portalbereich des Tunnels betroffenen Anwesen ist mehrheitlich nicht möglich.

Maßnahmenbedingt können der Mühlweg, die Austraße, der Alte Brückenweg, die Seilerstraße, die SAD 54, der Naabweg, die Hütgasse, der Venediger Weg und die Neunburger Straße (St 2040) nicht an die Trasse angeschlossen werden. Insbesondere östlich der Naab sind deshalb umfangreiche straßenbauliche Maßnahmen zur Neuordnung des Straßennetzes erforderlich, um eine adäquate Erschließung des Stadtteiles Venedig gewährleisten zu können. Diese ersatzweisen Maßnahmen wiederum würden in umfangreicher und ohne weitere Detailuntersuchungen nicht sicher abschätzbarer Weise in die umliegende Wohn- / Geschäftsbebauung und damit in umfangreicher Weise in die städtebauliche Struktur eingreifen.

Gleiches gilt für die innerstädtischen Bereiche westlich der Bahnlinie. Der zwischen Bahnlinie und Naab mit der Staatsstraße 2040 verknüpfte Turnhallenweg (Turnhallensiedlung und Stadthalle) kann ebenfalls nicht mehr an die Staatsstraße 2040 angeschlossen werden. so dass zur ersatzweisen Erschließung des betroffenen Gebietes eine separate Bahnüber- beziehungsweise -unterführung im Bereich des Bahnhofes und/oder eine neue Naabbrücke erforderlich wird (barrierefreie Verbindung ist zu berücksichtigen).

Die dauerhaften Eingriffe und Folgen einer Bahnübergangsbeseitigung durch einen Straßentunnel sind damit bereits bei einer unzulässig steilen Trassierung des Höhenplans ungleich umfangreicher als bei einer Straßenüberführung an gleicher Stelle (Variante 0.a).

Baubeihilfe:

Neben den rechtlichen und übrigen bautechnischen Schwierigkeiten ist von einem erheblichen technischen und finanziellen Aufwand für die bauzeitliche Sicherstellung des Verkehrs auszugehen. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit sind die Errichtung einer Naabbrücke, die zugleich der ersatzweisen Erschließung der Stadthalle und der Turnhallensiedlung dient, und die Einrichtung eines Behelfsbahnüberganges zwingend erforderlich.

Besondere verkehrstechnische Schwierigkeiten:

Systembedingt wäre ein Einstau der Tunnelstrecke im Hochwasserfall nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

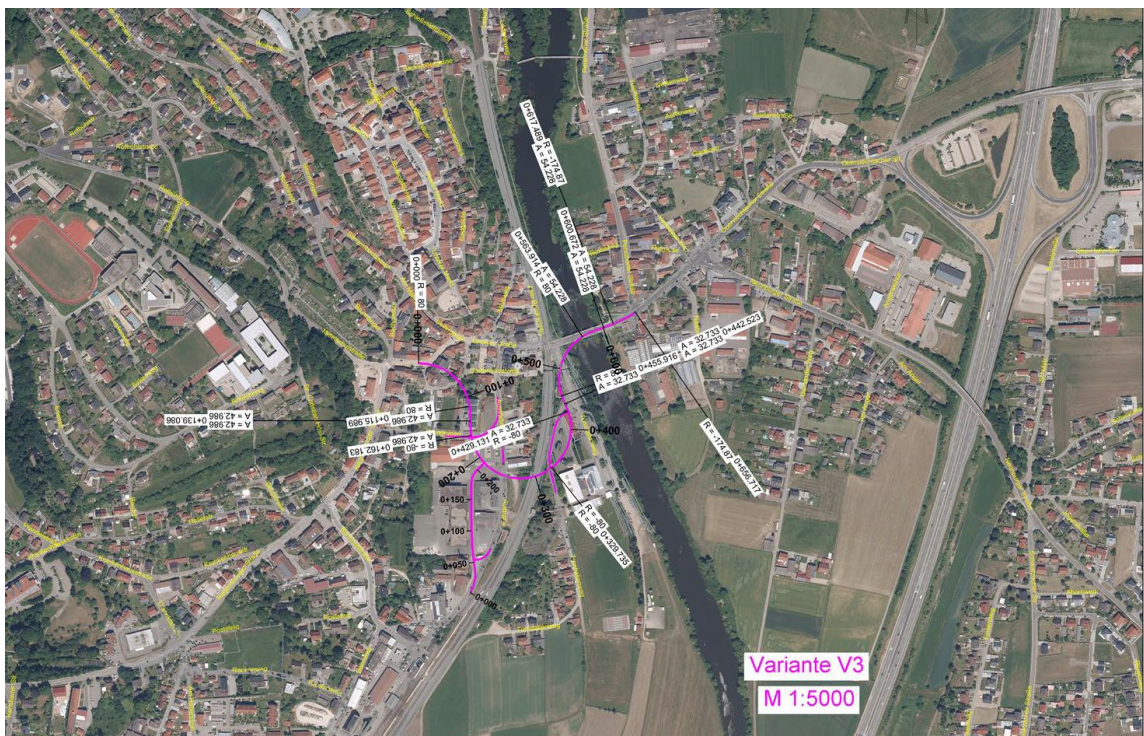
Eine Nutzung der Tunnelstrecke durch die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer scheidet aus, so dass für diese Verkehrsteilnehmer gesonderte Maßnahmen erforderlich werden. Hierzu wäre der Bau einer separaten Naab- und einer Bahnquerung notwendig.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft usw.

Zu beachten ist, dass auch hier der Existenzverlust einer größeren Anzahl von Betrieben zu einem öffentlichen Belang erstarkt, da der Eingriff die wirtschaftliche und städtebauliche Struktur Nabburgs nachhaltig verändert. Zweifelsohne ist vorliegend eine städtebauliche Neuordnung des betroffenen Stadtteils veranlasst.

(e) Variante 3

Skizze:



Hinweis. verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit Kreuzung (Unterführung) der Bahnlinie auf Höhe der Stadthalle und Rückschwenkung zur Austraße und Einschleifung in die Georgenstraße (Fiktivtrasse 1, Ziffer 4. 3.1.2 der Unterlage 1b S. 26).

Die Trassenführung beginnt in der Georgenstraße, führt über eine Anzahl von Gebäuden mit Rückschwenkung zur Austraße. Anschließend unterfährt die Trasse die Bahnlinie und den Turnhallenweg auf Höhe der Stadthalle und schließt in etwa auf Höhe der Kreisstraße SAD 54 an die bestehende Staatsstraße 2040 an.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr kann über die neue Trasse abgewickelt werden.

Allerdings ergeben sich für die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-) Verkehre Umwege, da für die Austraße, den Ramgraben und den Gartenhäusweg, Folgemaßnahmen zur Anbindung erforderlich werden. Für den nichtmotorisierten Verkehr ist eine Ersatzlösung erforderlich, die ebenso barrierefrei nutzbar sein muss.

Technische Beschreibung

Unter Verwendung der einschlägigen trassierungstechnischen Mindestparameter (Kurvenmindeststradien $R \geq 80$ m, erforderlich, um die uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit) zu gewährleisten) beträgt die Baulänge bis zur Wiedereinführung in den Straßenzug der Staatsstraße 2040 circa 630 m.

Die angestrebte Einbeziehung der Austraße ist dabei unter Verwendung der einschlägigen Kurvenmindeststradien lagemäßig nicht möglich. Ungeachtet diesen Sachverhaltes wäre aufgrund der notwendigen Gradientenlage eine höhenmäßige Einbeziehung der Austraße darüber hinaus ebenfalls nicht möglich.

Ersatzmaßnahmen

Die aus verkehrstechnischer Sicht notwendigen Folgemaßnahmen zur Anbindung der Austraße, des Ramgrabens und des Gartenhäusweges erfordern weitere Eingriffe in Privateigentum. Weiterhin ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von über 500 m.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft.

Auswirkungen auf das bebaute Umfeld und das nachgeordnete Straßennetz:

Die Trassenführung führt zwangsläufig unmittelbar über

- Heizungs- und Installationsbetrieb mit Wohnnutzung im Obergeschoß, Bau-km 0+020, einschließlich Nebengebäude
- Stehcafé und Wohnnutzung im Obergeschoß, Bau-km 0+020, einschließlich Nebengebäude
- Gewerbebetrieb, Bau-km 0+100 bis Bau-km 0+150
- den Parkplatz eines Supermarktes (südlich des Ramgrabens- Bau-km 0+180 (der Parkplatz würde vom Geschäft durch die stark belastete neue St 2040 getrennt))
- die Wohnbebauung im Bereich nördlich der Stadthalle (Bau-km 0+380 bis Bau-km 0+440)
- den zur Stadthalle gehörenden Parkplatz
- den nördlich des Turnhallenweges gelegenen Stadel (Bau-km 0+460 links)

Insoweit wären insgesamt 5 Wohngebäude, 2 Wohn- und Geschäftshäuser (mit Nebengebäude), 1 mehrgeschossiges Gewerbeobjekt und 1 Stadel abzulösen und zu beseitigen.

Neben der kostenerheblichen Ab- beziehungsweise Umsiedelung der eingerichteten Betriebe, der Ablösung der Gebäude wären auch die zum Supermarkt und zur Stadthalle gehörenden Parkplätze zu ersetzen. Hierfür adäquaten Ersatz bereitzustellen gestaltet sich auf Grund der innerörtlichen Situation als eher schwierig. Im Fall des Supermarktes kann von einer notwendigen Betriebsverlagerung ausgegangen werden.

Zu beachten ist, dass der Existenzverlust einer größeren Anzahl von Betrieben zu einem öffentlichen Belang erstarkt, da der Eingriff die wirtschaftliche und städtebauliche Struktur Nabburgs nachhaltig verändert. Zweifelsohne wäre vorliegend eine städtebauliche Neuordnung des betroffenen Stadtteils veranlasst.

(f) Variante 4

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante:

Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit Kreuzung der Bahnlinie auf Höhe der Stadthalle und Einschleifung in die Regensburger Straße (Fiktivtrassen 1.5, Ziffer 4.3.1.3 der Unterlage 1b S. 28).

Die Trassenführung beginnt in der Regensburger Straße, auf Höhe der Bahnhofstraße und verläuft durch die anschließende Wohnbebauung und zwischen Lebensmitteldiscounter und Kar-

toffelhalle (Gewerbebetrieb) hindurch. Anschließend unterfährt sie die Bahnlinie und den Turnhallenweg und schließt in etwa auf Höhe der Kreisstraße SAD 54 an die bestehende Staatsstraße 2040 an. Aus verkehrstechnischer Sicht sind zur Anbindung der Austraße, der Abkröpfung der Regensburger Straße und des Ramgrabens notwendigen Folgemaßnahmen erforderlich.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr und der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-) Verkehr kann über die neue Trasse abfließen.

Für den nichtmotorisierten Verkehr ist aufgrund der Längsneigungen eine Ersatzlösung erforderlich, die ebenso barrierefrei nutzbar sein muss.

Technische Beschreibung

Wie die Untersuchungen (gerade Linienführung zur Regensburger Straße) zeigen, lassen sich die trassierungstechnisch zulässigen Maximalwerte für die Längsneigung nicht einhalten. Um die vorhandenen Höhenunterschiede zu überwinden wären Längsneigungen von bis zu 12 % notwendig. Dennoch müsste die Verknüpfung (Kreisverkehrsplatz - KVP) mit der Austraße in einem Bereich mit mind. 6 % Längsneigung erfolgen. Dies ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht vertretbar. Der zulässige Maximalwert der Längsneigung wird damit nahezu um den Faktor 2 überschritten.

Weitere Ausführungen, siehe Variante 5.

(g) Variante 5

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante:

Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit Kreuzung der Bahnlinie auf Höhe der Stadthalle und Einschleifung in die Regensburger Straße (Fiktivtrassen 1.5a, Ziffer 4.3.1.3 der Unterlage 1b S. 28).

Die Trassenführung beginnt in der Regensburger Straße, auf Höhe der Bahnhofstraße und verläuft durch die anschließende Wohnbebauung und zwischen Lebensmitteldiscounter und Kartoffelhalle (Gewerbebetrieb) hindurch. Anschließend unterfährt sie die Bahnlinie und den Turnhallenweg und schließt in etwa auf Höhe der Kreisstraße SAD 54 an die bestehende Staatsstraße 2040 an. Die Variante 5 hat eine ähnliche Trasse wie die Variante 4 mit dem Unterschied, dass durch eine längere Rampe die Längsneigung (Anstieg zur Regensburger Straße) reduziert wird. Aus verkehrstechnischer Sicht sind zur Anbindung der Austraße, der Abkröpfung der Regensburger Straße und des Ramgrabens Folgemaßnahmen erforderlich.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr und der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-) Verkehr kann über die neue Trasse abfließen.

Für den nichtmotorisierten Verkehr ist aufgrund der Längsneigungen eine Ersatzlösung erforderlich, die ebenso barrierefrei nutzbar sein muss.

Technische Beschreibung

Um die Längsneigungen gegenüber der Variante 4 zu reduzieren, wurde diese Variante untersucht. Diese zeichnet sich durch eine abweichende – geschwungene – Linienführung aus, um über eine so entstehende größere Entwicklungslänge die bestehenden Höhenunterschiede günstiger abwickeln zu können.

Wie die Untersuchungen zeigen, werden die zulässigen trassierungstechnischen Maximalwerte für die Längsneigung (7 %) ebenfalls überschritten. Trotz der Verlängerung der Trasse gegenüber der Variante 5 sind Längsneigungen von über 7 % notwendig, um die topografisch bedingten Höhenunterschiede zu überwinden.

Dennoch beträgt die Baulänge im Zuge der Staatsstraße 2040 circa 770 m.

Ersatzmaßnahmen

Die aus verkehrstechnischer Sicht notwendigen Folgemaßnahmen zur Anbindung der Austraße, die Abkröpfung der Regensburger Straße und des Ramgrabens, erfordern weitere Eingriffe in das Privateigentum und in Betriebsflächen des Gewerbebetriebes.

Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von nahezu 500 m. Die notwendigen Dammbauwerke würden eine Höhe von bis zu 5 m aufweisen.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft usw.

Auswirkungen auf das bebaute Umfeld und das nachgeordnete Straßennetz:

Die Trassenführung führt zwangsläufig unmittelbar über

- 4 Wohn- und Geschäftshäuser an der Regensburger Straße (Bau-km 0+045 bis Bau-km 0+100),
- Teilbereich eines Supermarktes (Netto) sowie den zugehörigen Parkplatz (Bau-km 0+200 bis Bau-km 0+330)
- 1 gewerblich genutzte Halle (Bau-km 0+350)
- die Wohnbebauung im Bereich nördlich der Stadthalle (mindestens 3 Wohngebäude, Bau-km 0+480 bis Bau-km 0+520)
- den zur Stadthalle gehörenden Parkplatz (Bau-km 0+420 bis Bau-km 0+480)
- gewerblich genutzte Flächen des Gewerbebetriebes.

Insoweit wären insgesamt 3 Wohngebäude, 4 Wohn- und Geschäftshäuser (mit Nebengelassen), 1 Gewerbehalle und 1 Lebensmitteldiscounter einschließlich des zugehörigen Parkplatz-

zes abzulösen und zu beseitigen. Inwieweit die zwei nicht unmittelbar zu überbauenden Wohngebäude nördlich der Stadthalle ebenfalls abgelöst werden müssen, bliebe vertieften Untersuchungen und entsprechenden Verhandlungen vorbehalten, kann jedoch im Rahmen dieser Untersuchung unterstellt werden. Eine weitere Trassenverschiebung zur Vermeidung der Eingriffe in die Gewerbehalle bei Bau-km 0+350 würde im Gegenzug Eingriffe in die Stadthalle (Bau-km 0+450) verursachen. Neben der kostenerheblichen Ab- beziehungsweise Umsiedelung der eingerichteten Betriebe, der Ablösung der Gebäude wären auch die zum Lebensmitteldiscounter und zur Stadthalle gehörenden Parkplätze zu ersetzen. Inwieweit hierfür adäquater Ersatz bereitgestellt werden könnte, ist in diesem Untersuchungsstadium nicht zu beantworten. Im Fall des Lebensmitteldiscounters kann jedoch von einer notwendigen Betriebsverlagerung ausgegangen werden.

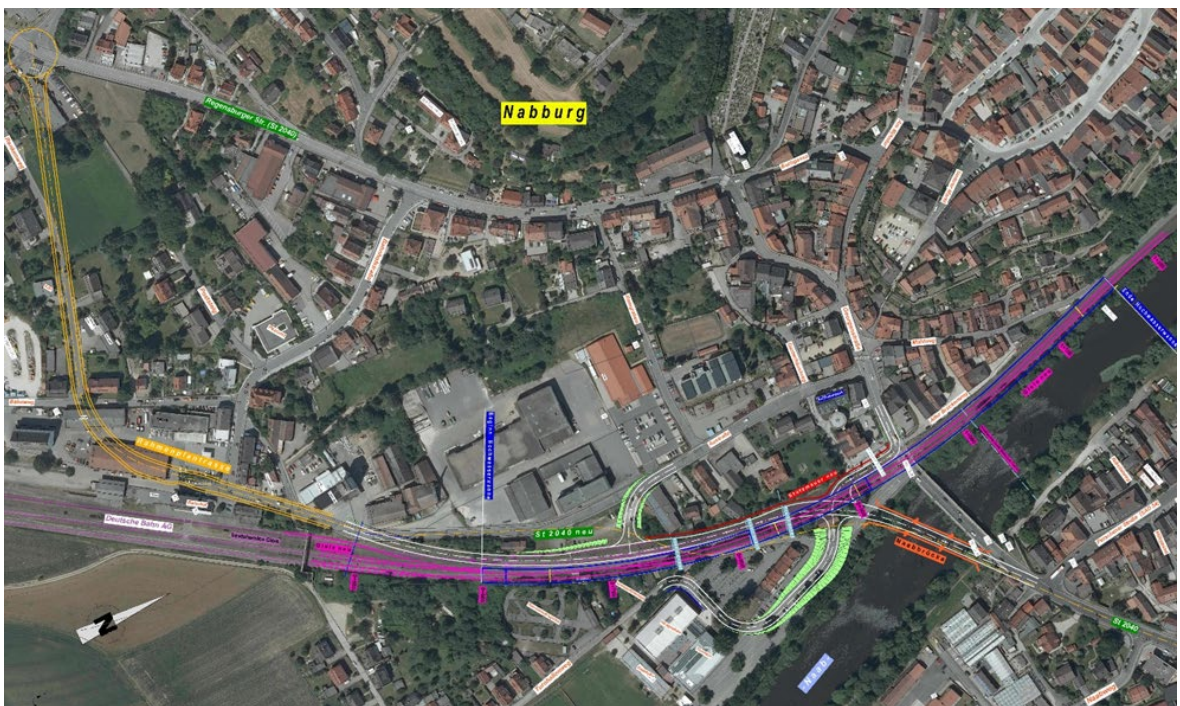
Der Kreis der mittelbar Betroffenen ist weitaus größer und kann nicht abschließend eingegrenzt werden.

Aus städtebaulicher Sicht ist dies angesichts der unmittelbaren Nachbarschaft zu bestehenden Wohngebäuden (Bau-km 0+120) inakzeptabel.

Zu beachten ist, dass der Existenzverlust einer größeren Anzahl von Betrieben zu einem öffentlichen Belang erstarkt, da der Eingriff die wirtschaftliche und städtebauliche Struktur Nabburgs nachhaltig verändert. Zweifelsohne ist vorliegend eine städtebauliche Neuordnung des betroffenen Stadtteils veranlasst.

(h) Variante 6

Skizzen



Hinweis: verkleinerte Darstellungen

Allgemeine Beschreibung der Variante:

Verlegung und Anhebung der Verlegungstrasse mit gleichzeitiger Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie - lange Variante (Ziffer 4.5 / 4.5.3 der Unterlage 1b S. 33).

Die Variante beginnt an der bestehenden Austraße in Höhe des Gewerbebetriebes für Landhandel, verläuft danach bis zum Parkplatz der Nordgauhalle auf dem südlichen Gleis der Bahnlinie Regensburg – Hof und kreuzt diese durch eine Überführung der Staatsstraße. Gleichzeitig wird die Bahnlinie abgesenkt und um ein Gleis(-Breite) nach Osten verschoben. Im Anschluss daran (über-)quert die Trasse die Naab, mittels eines neuen Brückenbauwerks. Die Trasse schleift nach der Naabquerung in die bestehende Oberviechtacher Straße ein. Durch die Überführung der Straße über die Bahnlinie, muss das nachgeordnete Straßennetze angehoben werden. Die Anbindung der Georgenstraße und des Turnhallenweges an die Verlegungstrasse erfolgt höhengleich (mittels Rampen). Am Variantenbeginn und -ende soll die Trasse auf der Variante 10 verlaufen. Der Anfangs- und Endpunkt fallen mit der Variante 10 zusammen (in den Planskizzen ist nur der abweichende Verlauf der Variante 6 dargestellt).

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr kann über die neue Trasse abfließen. Der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-)Verkehr kann über das bestehende Ortsstraßennetz beziehungsweise über die neue Trasse abgewickelt werden.

Technische Beschreibung

Die Gesamtbaulänge der Staatsstraße 2040 (Verlegung mit Kombination mit Variante 10) beträgt 1050 m (Verlegung circa 560 m). Da die Variante durch ausgeprägte Hochwasser- und Grundwasserproblematik behaftet ist, ist ein grund- und hochwasserfreier sowie auftriebssicherer Bahntrog mit einer Länge von rund 560 m notwendig. Aufgrund der Gleisverlegung ist während der Bauzeit ein Behelfsgleis westlich des derzeitigen Bahnkörpers erforderlich. Demzufolge ist für die gesamte Bauzeit eine aufwendige Behelfsverkehrsführung notwendig. Zudem wird ein temporärer Bahnübergang und ein Ersatz für das Nabburger Stellwerk (einschließlich Signalanlagen) benötigt. Das Lichtraumprofil des Behelfsgleises endet unmittelbar an den Gebäuden. Hinzu kommt die eingeschränkte Erreichbarkeit der Ortsteile Ledermühle und Haindorf für die dort angesiedelten Betriebe. Infolge der langen Bauzeit führt der Eingleisbetrieb zu bauzeitlichen Betriebserschwernissen und massiven Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs auf der Staatsstraße 2040 und der Schiene. Die reduzierte Betriebsgeschwindigkeit auf dem Behelfsgleis hat während der Bauzeit deutlich längere Schließzeiten (der Schranken) zur Folge. Die im Zuge der Bahnverlegung erforderlichen Aufschüttungen beziehungsweise Abgrabungen greifen auf einer Länge von circa 100 m in den Hochwasserabfluss der Naab ein, was zudem Auswir-

kungen auf den Stadtteil Venedig hat. Wegen der großen Längsneigung kann die Georgenstraße nicht barrierefrei an die Verlegungstrasse angebunden werden. Die Vorkopfbaustelle (Bahntrasse) und der klüftige, felsige Baugrund erschweren die Bautätigkeiten enorm.

Ersatzmaßnahmen

Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von circa 310 m. Im Bereich des Bahnhofs ist die Verlegung der Panzerverladerampe und ein Ersatz für den Fahrradabstellplatz am Bahnhof erforderlich.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur und Landschaft und so weiter

Die Maßnahme führt zu Eingriffen in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung sowie in die wirtschaftliche Existenz von eingerichteten Betrieben. Erforderliche Eingriffe ins Privateigentum können nur durch hohe Stützmauern reduziert werden. Während des Baus sind aufgrund des vergrößerten Baufeldes massive Eingriffe in den Uferbewuchs beziehungsweise die Naab (Landschaftsschutzgebiet, Biotope) erforderlich, der teilweise wiederhergestellt werden beziehungsweise ausgeglichen werden muss. Umfangreiche Eingriffe ins Überschwemmungsgebiet und in den Hochwasserabflussquerschnitt der Naab führen zu umfangreichen Retentionsraumverlusten mit nachteiligen Auswirkungen für den Stadtteil Venedig.

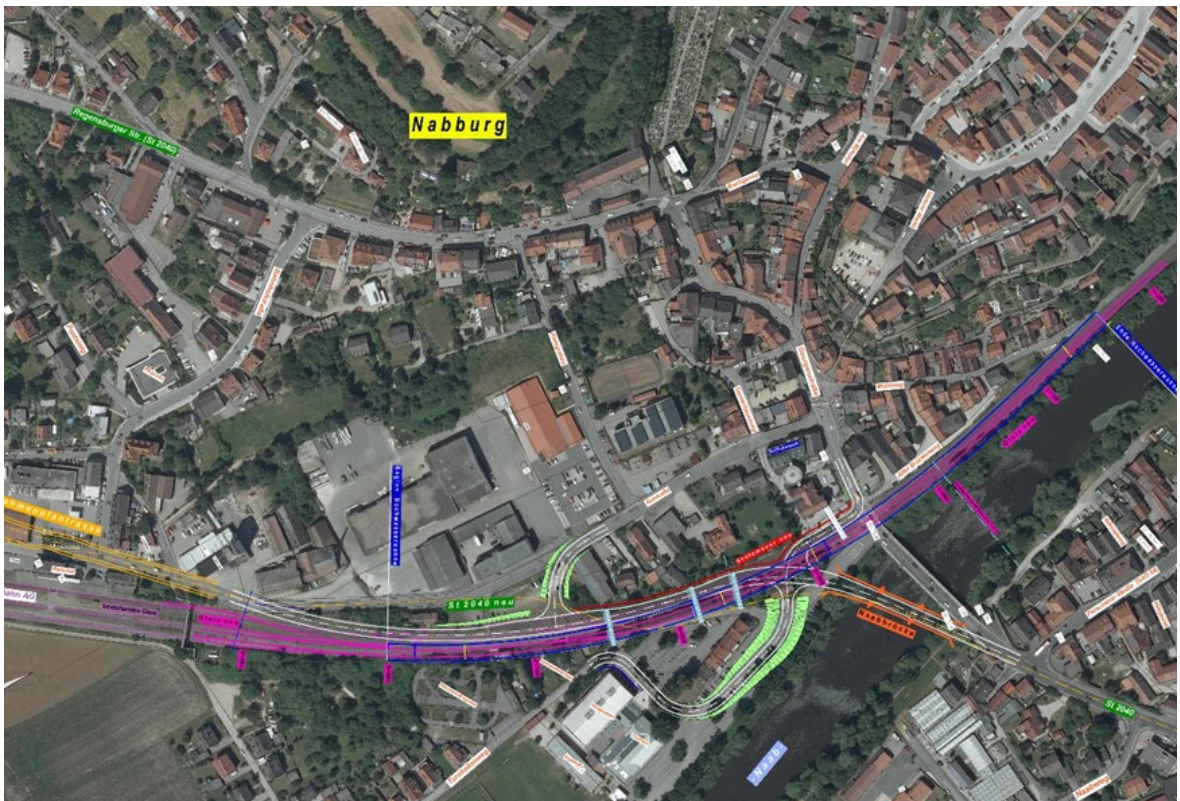
Temporäre Auswirkungen:

Durch das Behelfsgleis wären unter anderen auch die Gewerbebetriebe im Bereich Ledermühle (Mühlenbetrieb und Sägewerk) aufgrund der Enge und Steilheit des Schießstättenweges (Verlängerung des Mühlweges) bauzeitlich durch größere Fahrzeuge nicht mehr oder nur noch durch massivste Einschränkungen erreichbar.

(i) Variante 7

Skizze:





Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante:

Verlegung und Anhebung der Verlegungstrasse mit gleichzeitiger Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie - kurze Variante (Erörterungstermin, keine Berücksichtigung in der Unterlage 1b).

Die Variante beginnt direkt an der neuen Einmündung der Austraße, verläuft danach bis zum Parkplatz der Nordgauhalle auf dem südlichen Gleis der Bahnlinie Regensburg – Hof und kreuzt diese durch eine Überführung der Staatsstraße. Gleichzeitig wird die Bahnlinie abgesenkt und um eine Gleisbreite nach Osten verschoben. Im Anschluss daran quert die Trasse die Naab, mittels eines neuen Brückenbauwerks. Die Trasse schleift nach der Naabquerung in die bestehende Oberviechtacher Straße ein. Durch die Überführung der Straße über die Bahnlinie, muss das nachgeordnete Straßennetze angehoben werden. Die Anbindung der Georgenstraße und des Turnhallenweges an die Verlegungstrasse erfolgt höhengleich (über Rampen). Der Endpunkt fällt mit der Planfeststellungstrasse zusammen (in der Planskizze ist nur der abweichende Verlauf der Variante 7 dargestellt). Am Variantenbeginn schließt die Trasse an die neue Anbindung der Austraße an die Verlegungstrasse an. Diese Variante kann als erster Bauabschnitt der Variante 6, so der Einwender im Erörterungstermin, angesehen werden. Die Verlängerung, wie in der Variante 6 über das Gewerbe-Gelände am Bahnhof und über den Rankenweg kann

zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn dies erforderlich ist beziehungsweise von den Bürgern gewünscht wird.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr kann über die neue Trasse abfließen. Der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-)Verkehr kann über das bestehende Ortsstraßennetz bzw. über die neue Trasse abgewickelt werden.

Allerdings wird der Verkehr zurück in die Austraße geführt. Dieser verteilt sich anschließend selbstständig (unkontrolliert) in das nachgeordnete, vorhandene städtische Netz.

Technische Beschreibung

Die Gesamtbaulänge der Staatsstraße 2040 (Verlegung mit Kombination Variante 10) beträgt 1.050 m (Verlegung circa 560 m). Da die Variante durch ausgeprägte Hochwasser- und Grundwasserproblematik behaftet ist, ist ein grund- und hochwasserfreier sowie auftriebssicherer Bahntrog mit einer Länge von rund 560 m notwendig. Aufgrund der Gleisverlegung ist während der Bauzeit ein Behelfsgleis westlich des derzeitigen Bahnkörpers erforderlich. Demzufolge ist für die gesamte Bauzeit eine aufwendige Behelfsverkehrsführung notwendig. Zudem wird ein temporärer Bahnübergang und ein Ersatz für das Nabburger Stellwerk (einschließlich Signalanlagen) benötigt. Das Lichtraumprofil des Behelfsgleises endet unmittelbar an den Gebäuden. Hinzu kommt die eingeschränkte Erreichbarkeit der Ortsteile Ledermühle und Haindorf für die dort angesiedelten Betriebe. Infolge der langen Bauzeit führt der Eingleisbetrieb zu bauzeitlichen Betriebserschwernissen und massiven Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs auf der Staatsstraße 2040 und der Schiene. Die reduzierte Betriebsgeschwindigkeit auf dem Behelfsgleis hat während der Bauzeit deutlich längere Schließzeiten zur Folge. Die im Zuge der Bahnverlegung erforderlichen Aufschüttungen beziehungsweise Abgrabungen greifen auf einer Länge von circa 100 m in den Hochwasserabfluss der Naab ein, die zudem Auswirkungen auf den Stadtteil Venedig hat. Wegen der großen Längsneigung kann die Georgenstraße nicht barrierefrei an die Verlegungstrasse angebunden werden. Die Vorkopfbaustelle (Bahntrasse) und der klüftige, felsige Baugrund erschweren die Bautätigkeiten enorm.

Ersatzmaßnahmen

Der Ausbau der Austraße ist erforderlich. Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von circa 310 m.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft

Die Maßnahme führt zu Eingriffen in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung sowie in die wirtschaftliche Existenz von eingerichteten Betrieben. Erforderliche Eingriffe ins Privateigentum können nur durch hohe Stützmauern reduziert werden. Während

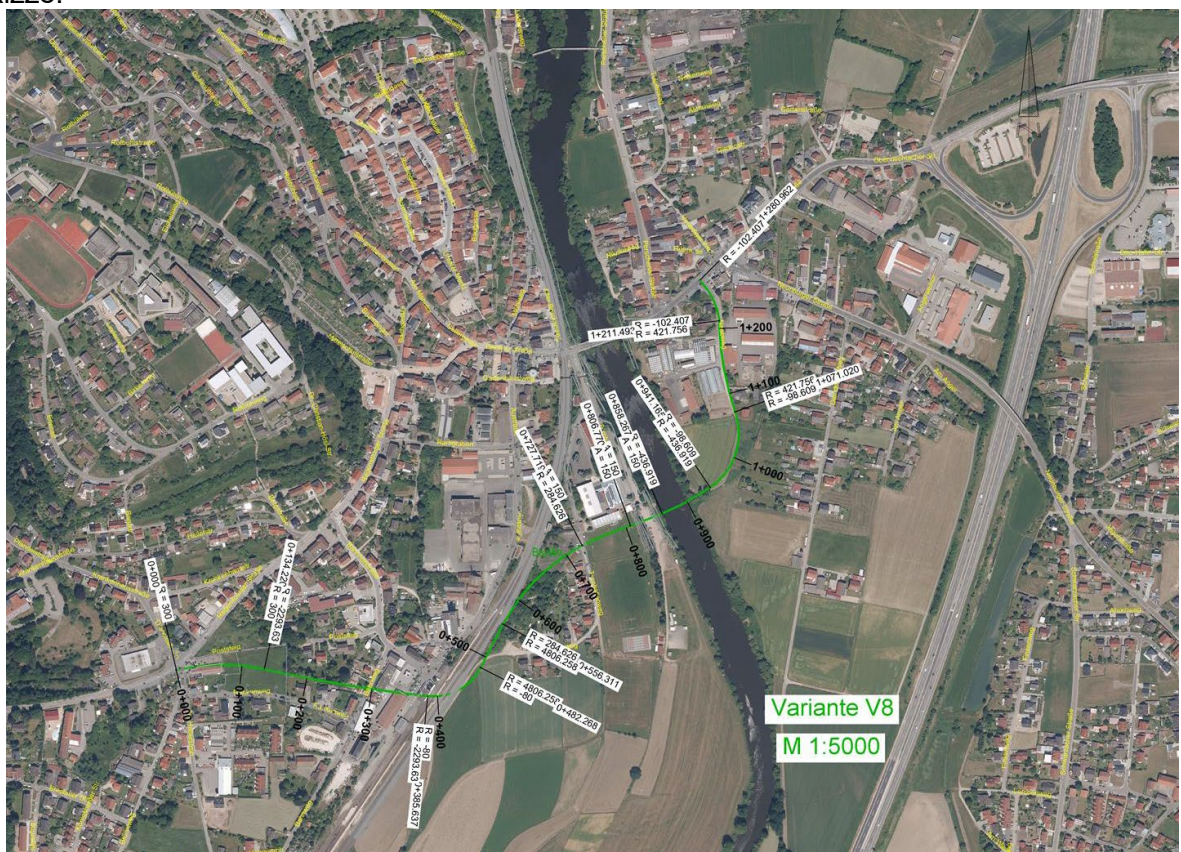
des Baus sind aufgrund des vergrößerten Baufeldes massive Eingriffe in den Uferbewuchs beziehungsweise die Naab (Landschaftsschutzgebiet, Biotope) erforderlich, der teilweise wiederhergestellt werden beziehungsweise ausgeglichen werden müssen. Umfangreiche Eingriffe ins Überschwemmungsgebiet und in den Hochwasserabflussquerschnitt der Naab führen zu umfangreichen Retentionsraumverlusten mit nachteiligen Auswirkungen für den Stadtteil Venedig.

Temporäre Auswirkungen:

Durch das Behelfsgleis wären unter anderem auch die Gewerbebetriebe im Bereich Leder- mühle (insbesondere Mühlenbetrieb und Sägewerk) aufgrund der Enge und Steilheit des Schießstättenweges bauzeitlich durch größere Fahrzeuge nicht mehr oder nur noch durch massive Einschränkungen erreichbar.

(j) Variante 8

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Verlegung der Staatsstraße 2040 (Variante mit Querung der Naab zwischen Nordgauhalle und der Siedlung „Turnhallenweg“ mit anschließender Untertunnelung der Bahnlinie, des Bahnhofs

und Gewerbeflächen am Bahnhof (Ziffer 4.5 / Ziffer 4.5.5 der Unterlage 1b S. 39). Wurde im Anhörungsverfahren von einem Gewerbetrieb vorgetragen.

Die Variante beginnt im Osten westlich der Kreuzung Staatsstraße 2156/Staatsstraße 2040, führt über den Naabweg (Ortsstraße) in Richtung Süd-Westen, quert die Naab mit einer Brücke südlich der Nordgauhalle, kreuzt den Fußballplatz, Verkehrsplatz und verläuft danach parallel zur Bahnlinie. Im Bereich des Bahnhofsgebäudes schwenkt die Trasse nach Westen ab und unterquert mittels eines längeren geschwungenen Tunnels die Bahnlinie, das Gewerbe-Gelände sowie die Bebauung am Bahnweg und am Poststeig. Der Tunnel endet auf der Grünfläche vor dem ehemaligen Gewerbebetrieb beziehungsweise einem Autohaus mit Tankstelle (Regensburger Straße). Die Trasse kann – ähnlich der Planfeststellungstrasse – am Kreisverkehr West angebunden werden.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr wird künftig über die neue Trasse abgewickelt. Zur Abwicklung der mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-)Verkehre entstehen durch den Wegfall des Bahnüberganges enorme Umwege, besonders für den Ortsteil Venedig beziehungsweise den gesamten östlichen Ortsteilen. Das Schulzentrum, das Krankenhaus und die Altstadt können künftig nur über die neue Trasse der Variante 8 und das bestehende Ortsstraßennetz westlich der Naab erreicht werden. Die Anbindung der Ortsstraße (Turnhallenweg) an die Staatsstraße 2040neu erfolgt in Höhe des bestehenden Sportplatzes.

Zur Abwicklung des nichtmotorisierten Verkehrs sind zwei Lösungen denkbar:

- a) Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges und der bestehenden Naabbrücke.
- b) Aufwendige barrierefreie Ersatzlösung möglich (insbesondere Rad- und Fußgängerunterführung an Stelle des bestehenden Bahnüberganges mit kurzer Rampe und Treppenanlage (eventuell Schiebehilfe) mit Aufzug, zur bestehenden Naabbrücke); (die best. Naabbrücke und die neue Unterführung, künftig Baulast Stadt Nabburg). Dies führt zu weiteren Eingriffen in den Retentionsraum der Naab der ausgeglichen werden muss.

Technische Beschreibung

Die Baulänge der Variante 8 beträgt 1,280 km. Die Trassierungselemente nach RAS 06 sind soweit eingehalten, jedoch die maximale Längsneigung im Bereich der Anbindung an den Kreisverkehr West beträgt 12,9% und überschreitet damit sowohl die maximale Längsneigung gemäß RAS 06 von 8% als auch die maximale Längsneigung im Tunnel (nach RABT: max. s= 5%) sehr deutlich. Eine uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit) ist dadurch nicht gewährleistet. Der Tunnel ist grund- und hochwassersicher auszubilden.

Die Gradientenlage führt zu einem erheblichen Massenüberschuss und Störungen der Grundwasserströme.

Ersatzmaßnahmen

Im Verlauf der neuen Staatsstraße ist eine weitere Naabbrücke unterhalb des bestehenden Bauwerkes erforderlich. Um den Ortsteil Venedig zu erreichen ist für den nicht motorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) die Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges und der Naabbrücke oder eine aufwendige barrierefreie Ersatzlösung möglich (insbesondere Rad- und Fußgängerunterführung an Stelle des bestehenden Bahnüberganges mit kurzer Rampe und Treppenanlage (eventuell Schiebehilfe) mit Aufzug, zur bestehenden Naabbrücke). Für eine reine barrierefreie Rampenlösung von der Fußgängerunterführung zur bestehenden Naabbrücke (Höhenunterschied circa 5 m) wäre eine Rampenlänge von circa 80 m (mit circa 10 Podesten) erforderlich (vorhanden circa 20 m) und scheidet aus Platzgründen aus. Die Fußgängerunterführung beziehungsweise die Ersatzlösung muss auftriebssicher, grund- und hochwasserfrei ausgeführt werden.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft

Im Bereich des Tunnels und des Troges sind massive Eingriffe in das bebaute Gebiet am Rankenweg (Grund- und hochwassersicherer Tunnel (circa 370 m) und beidseitig anschließendem Trog, sowie ausreichender vertikaler Abstand zu den Kellerräumen der bestehenden Bebauung). Außerdem sind enorme Eingriffe im Bereich der Turnhallensiedlung und östlich der Naab in unbebaute Flächen (Privateigentum) erforderlich. Hinzu kommt der Verlust des Verkehrsübungsplatzes und ein Teil des Sportgeländes eines Nabburger Sportvereins.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist diese Variante gegenüber der Variante 10 geringfügig eingriffserheblicher. Die Belange des Naturschutzes wären aber nicht so gewichtig, als dass sie entscheidungserheblich werden würden.

(k) Variante 9

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante:

Modifizierung der Variante 10 gemäß der Skizze eines Einwenders vom 19.04.2018 im Erörterungstermin.

Diese Variante wurde von einem Einwender ins Verfahren eingebracht. Sie beinhaltet eine Modifikation der Variante 10.

Der Anfangspunkt der Variante ist die Oberviechtacher Straße in Höhe der Einmündung der SAD 54 (Perschener Straße) und Endpunkt ist der Kreisverkehrsplatz in der Regensburger Straße (Staatsstraße 2040) bei der ehemaligen Tankstelle mit dem Autohaus beziehungsweise der Einmündung der Kreisstraße SAD 28 und des Rankenweges. Die Trasse schwenkt kurz vor der Naab nach Südwesten ab und quert mittels einer Brücke schräg die Naab, kreuzt den Turnhallenweg und tangiert die dortige Bebauung, führt nun parallel zur Bahnlinie und taucht in das Gelände ein, um schräg die Bahnlinie zu unterqueren. Auf Höhe des ehemaligen Fabrik-(Kottek-)Gebäudes wird das jetzige Geländeniveau wieder erreicht und die Straße entlang der Bahn (auf der bestehenden Austrasse) geführt. Nach Erreichen des Bahnhofs schwenkt die Trasse auf das Gewerbegebiet ab.

Im Bereich des Gewerbegebietes am Bahnhof soll anstelle der Überbauung der Werkstätten das Silo überbaut werden, indem die gewünschte Trasse Richtung Süden verlängert und anschließend durch einen kleinen Radius wieder mit der Variante 10 verknüpft wird. Nun führt die Trasse in den Rankenweg bis hinauf zum westlichen Kreisverkehr in der Regensburger Straße beziehungsweise zur bestehenden Staatsstraße 2040.

Zu bemerken ist noch: Die Bahnlinie wird in der Lage und Höhe nicht verändert. Die Straße wird unter der Bahnlinie hindurchgeführt.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr und der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-) Verkehr kann über die neue Trasse abfließen.

Der nichtmotorisierte Verkehr kann über den Straßentrog bzw. die Fußgängerunterführung abgewickelt werden.

Technische Beschreibung

Unterschreitung der Mindesttrassierungselemente (Kurvenmindestradien $R \geq 80$ m erforderlich, um die uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit) zu gewährleisten). Die Zufahrt zur Panzerverladerampe ist aus Platzmangel technisch nicht mehr herstellbar.

Ersatzmaßnahmen

Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von circa 300 m.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u. Landschaft

Auswirkungen auf das bebaute Umfeld und das nachgeordnete Straßennetz:

Die Trassenführung führt zwangsläufig unmittelbar über

- ein Autohaus mit Tankstelle (Autohaus) an der Regensburger Straße (Baubeginn)
- zwei gewerblich genutzte Hallen eines Gewerbebetriebes (Bau-km 0+260 bis Bau-km 0+350)
- einen Gewerbekomplex ((Eigentum des Gewerbebetriebes und Stadt Nabburg) von Bau-km 0+600 bis Bau-km 0+700) und über einen Stadel (Bau-km 0+880)
- ein Ladengeschäft östlich der Naab (Bau-km 1+030).

Insoweit wären insgesamt fünf gewerblich genutzte Gebäude / Gebäudekomplexe und ein Stadel abzulösen und zu beseitigen.

Die aus verkehrstechnischer Sicht notwendigen Folgemaßnahmen zur Anbindung der Austraße bedingen Eingriffe in den der Stadt Nabburg gehörenden gewerblich genutzten Gebäudekomplex bei Bau-km 0+650.

Die Stadt Nabburg wünscht an dieser Stelle stattdessen die Einbindung der Austraße innerhalb der Trogstrecke, die jedoch im Vergleich zum insoweit möglichen Verzicht auf die Beseitigung des Gebäudekomplexes bei Bau-km 0+650 deutlich höhere Kosten verursachen würde.

Ergänzend zur Variante 10: Der Gebäudeabbruch der Fernsprechvermittlung des Telekommunikationsunternehmens (Flur.-Nr. 1101/6) bedingt weitere fernmeldetechnische Forderungen, Neubetroffenheiten und zusätzliche Flächeninanspruchnahme.

(I) Variante 10

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Absenkung der Staatsstraße und Unterführung der Bahnlinie auf Höhe des Turnhallenweges nördlich der Nordgauhalle.

Der Anfangspunkt der Variante ist die Oberviechtacher Straße in Höhe der Einmündung der Kreisstraße SAD 54 (Perschener Straße) und Endpunkt ist der Kreisverkehrsplatz in der Regensburger Straße (Staatsstraße 2040) bei der ehemaligen Tankstelle mit dem Autohaus beziehungsweise Einmündung der Kreisstraße SAD 28 und des Rankenweges. Die Trasse schwenkt kurz vor der Naab nach Südwesten ab und quert mittels einer Brücke schräg die Naab, kreuzt den Turnhallenweg und tangiert die dortige Bebauung, führt nun parallel zur Bahnlinie und taucht in das Gelände ein, um schräg die Bahnlinie zu unterqueren. Auf Höhe des ehemaligen Fabrik-Gebäudes wird das jetzige Geländeniveau wieder erreicht und die Straße entlang der Bahn (auf der bestehenden Austraße) geführt. Vor Erreichen des Bahnhofs schwenkt die Trasse auf das Gewerbegelande ab. Auf dem Gewerbegelande werden die Baustofflagerhalle und die Werkstätte (für Landwirtschaftsmaschinen) überbaut. Nun führt die Trasse in den Rankenweg bis hinauf zum westlichen Kreisverkehr in der Regensburger Straße beziehungsweise zur bestehenden Staatsstraße 2040. Zu bemerken ist noch: Die Bahnlinie wird in der Lage und Höhe nicht verändert. Die Straße wird unter der Bahnlinie hindurchgeführt.

Im Rahmen der vorangegangenen städtebaulichen Gutachten und Untersuchungen wurde durch die Stadt Nabburg die sog. „Rahmenplantrasse“ erarbeitet. Diese beginnt im Kreuzungsbereich Regensburger Straße / Diepoldstraße (SAD 54) / Brünnweg / Am Haberstroh, verläuft über den Rankenweg und die Austraße, um die Bahnlinie „Regensburg - Weiden“ auf Höhe der Stadthalle zu unterqueren und östlich der Naab wieder in die bestehende Staatsstraße 2040 eingeführt zu werden.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr kann über die neue Trasse abfließen. Der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-)Verkehr kann über das bestehende Ortsstraßennetz bzw. über die neue Trasse abgewickelt werden.

Der nichtmotorisierte Verkehr kann über den Straßentrog mit beidseitigen Geh- und Radwegen bzw. die Fußgängerunterführung abgewickelt werden.

Technische Beschreibung

Für die Verknüpfung der Regensburger Straße / Diepoldstraße (SAD 54) / Brünnweg / Am Haberstroh ist ein Kreisverkehrsplatz notwendig. Die kreuzungsbedingte Baulänge im Zuge der Staatsstraße 2040 beträgt 1.100 m. Die maximale Längsneigung beträgt 7%. Als Ergänzung sind bislang fehlende Radwegverbindungen und eine Verknüpfung mit dem Naabtal-Radweg vorgesehen. Dazu werden gemeinsame Geh- und Radwege entlang der Staatsstraße 2040 neu angeordnet. Die ergänzende Geh- und Radwegeverbindung beginnt beidseits der Staatsstraße 2040 auf Höhe der Einmündung der Kreisstraße SAD 54 (Perschener Straße).

Ersatzmaßnahmen

Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von circa 150 m.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u. Landschaft

Auswirkungen auf das bebaute Umfeld und das nachgeordnete Straßennetz:

Die Trassenführung führt zwangsläufig unmittelbar über

- ein Autohaus mit Tankstelle (Autohaus) an der Regensburger Straße (Baubeginn)
- zwei gewerblich genutzte Hallen eines Gewerbebetriebes (Bau-km 0+260 bis Bau-km 0+350)
- einem Gewerbekomplex ((Eigentum des Gewerbebetriebes und Stadt Nabburg) Bau-km 0+600 bis Bau-km 0+700) und über einen Stadel (Bau-km 0+880)
- ein Ladengeschäft östlich der Naab (Bau-km 1+030).

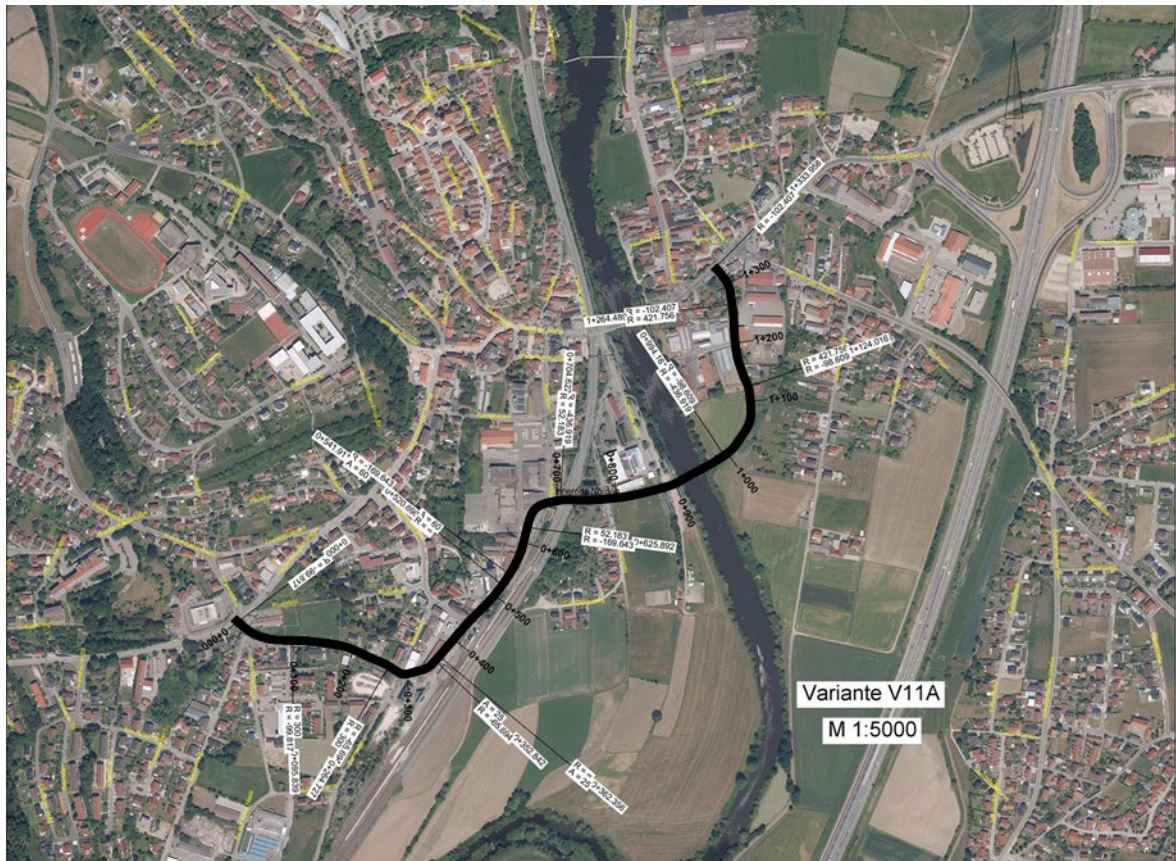
Insoweit wären insgesamt fünf gewerblich genutzte Gebäude / Gebäudekomplexe und ein Stadel abzulösen und zu beseitigen.

Die aus verkehrstechnischer Sicht notwendigen Folgemaßnahmen zur Anbindung der Austraße bedingen Eingriffe in den der Stadt Nabburg gehörenden gewerblich genutzten Gebäudekomplex bei Bau-km 0+650.

Die Stadt Nabburg wünscht an dieser Stelle stattdessen die Einbindung der Austraße innerhalb der Trogstrecke, die jedoch im Vergleich zum insoweit möglichen Verzicht auf die Beseitigung des Gebäudekomplexes bei Bau-km 0+650 deutlich höhere Kosten verursachen würde.

(m) Variante 11A

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Innerörtliche Verlegungen im Süden des Bahnüberganges mit Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges (Ziffer 4.5.1 der Unterlage 1b S. 33)

Die Variante beginnt westlich der Kreuzung Staatsstraße 2156/St2040, führt über den Naabweg, quert die Naab, mittels eines Brückenbauwerks und verläuft anschließend zwischen Nordgauhalle und der Siedlung „Turnhallenweg“ (über das dort befindliche Sportplatzgelände (TV 1880 Nabburg)). Vom Verkehrsplatz aus unter- beziehungsweise überführt sie die Bahnlinie und stößt südlich des ehemaligen Fabrik- Kottek-Gebäudes auf die Austrasse. Die weitere Führung Richtung Agrar-Gewerbetrieb und Rankenweg entspricht in etwa der Variante 10.

Verkehrliche Beschreibung

Sowohl die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverehre und innerörtlichen (Binnen-) Verkehre, als auch der nichtmotorisierte Verkehr wird wie bisher über den bestehenden Bahnübergang abgewickelt. Der Durchgangsverkehr kann sowohl über den bestehenden Bahnübergang, als auch über die neue Trasse abgewickelt werden. Die verkehrliche Belastung des Neubauabschnittes würde gering ausfallen.

Technische Beschreibung

Die Baulänge dieser Variante beträgt circa 1.334 m. Um die uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit beziehungsweise Begegnungsfalles Lkw/Lkw) zu gewährleisten, ist außerhalb von Knotenpunkten ein Mindestradius von 80 m erforderlich. Bei vorliegender Variante wird dieser Mindestwert mit 52 m deutlich unterschritten. Das führt zu Defiziten in Bezug auf die Haltesichtweite und die Verkehrssicherheit. Zur Querung der Bahn ist ein grund- und hochwasser- sowie auftriebssicherer Trog mit Bahnüberführung erforderlich.

Bei einer Überführung der Staatsstraße 2040neu wären Dammhöhen von circa 7 bis 8 m auf eine Länge von circa 200 m erforderlich.

Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Linienführung dieser innerörtlichen Varianten (Beginn an der Einmündung Naabweg in die Staatsstraße 2040 und Ausbau der bisherigen Ortsstraße „Naabweg“) wäre zusätzlich zur bestehenden Naabbrücke eine weitere Naabbrücke unterstromig des bestehenden Bauwerkes zu errichten.

Die direkte Anbindung des Turnhallenweges und des Wohnmobilstellplatzes an die neue Trasse gestalten sich sowohl bei der Bahnüberführung, als auch bei der Straßenüberführung aufgrund der Höhenunterschiede sehr schwierig und ist nur durch aufwendigen Rampenlösungen möglich.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft

Diese Variante führt zu massiven Eingriffen in das bebaute Umfeld im Bereich der Austraße (Gebäudeablösungen), im Bereich des Sportgeländes vom Nabburger Sportverein, des Verkehrsübungsplatzes und östlich der Naab in unbebaute Flächen (Privateigentum).

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist diese Variante gegenüber der Variante 10 geringfügig eingriffserheblicher. Die Belange des Naturschutzes wären aber nicht so gewichtig, als dass sie entscheidungserheblich werden würden.

(n) Variante 11B

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante (Innerörtliche Variante im Süden)

Innerörtliche Verlegungen im Süden des Bahnüberganges mit Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges (Ziffer 4.5.1 der Unterlage 1b S. 33).

Die Variante beginnt westlich der Kreuzung Staatsstraße 2156/St2040, führt über den Naabweg und quert anschließend die Naab und die Bahnlinie südlich der Siedlung „Turnhallenweg“ beziehungsweise des Sportplatzes des Nabburger Sportvereins, mittels eines Brückenbauwerks. Im weiter Verlauf unter- beziehungsweise überführt die Trasse die Bahnlinie unterhalb des Bahnhofes und quert in etwa senkrecht das Gelände des Agrar-Gewerbebetriebes. Anschließend führt die Linie über den Rankenweg zum Kreisverkehrsplatz West. Der Bahnübergang bleibt bestehen.

Verkehrliche Beschreibung

Sowohl die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-) Verkehre, als auch der nichtmotorisierte Verkehr wird wie bisher über den bestehenden Bahn-

übergang abgewickelt. Der Durchgangsverkehr kann sowohl über den bestehenden Bahnübergang, als auch über die neue Trasse abgewickelt werden. Die verkehrliche Belastung des Neubaubauabschnittes würde gering ausfallen.

Technische Beschreibung

Die Baulänge dieser Variante beträgt circa 1.399 m.

Zur Querung der Bahn ist ein grund- und hochwasser- sowie auftriebssicherer Trog mit Bahnüberführung erforderlich.

Bei einer Überführung der Staatsstraße 2040neu wären Dammhöhen von circa 7 bis 8 m auf eine Länge von circa 200 m sowie massive Erdbewegungen erforderlich.

Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Linienführung dieser innerörtlichen Varianten (Beginn an der Einmündung Naabweg in die Staatsstraße 2040 und Ausbau der bisherigen Ortsstraße „Naabweg“) wäre zusätzlich zur bestehenden Naabbrücke eine weitere Naabbrücke unterstromig des bestehenden Bauwerkes zu errichten.

Eine rückwärtige Anbindung des Turnhallenweges und des Wohnmobilstellplatzes an die neue Trasse wären sowohl bei einer Bahnüberführung, als auch bei einer Straßenüberführung möglich.

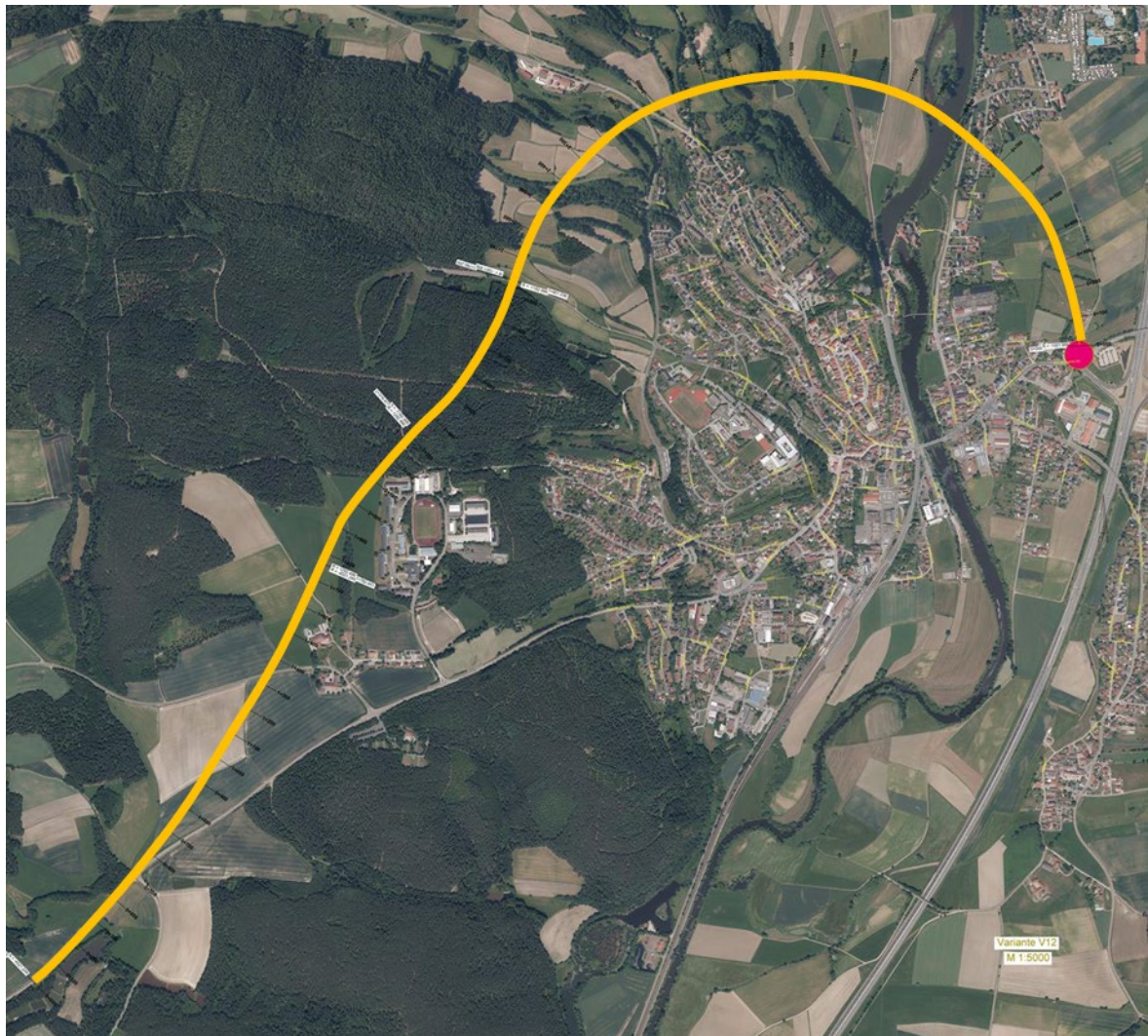
Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft

Deutlich weniger Eingriffe ins bebaute Umfeld, jedoch erhebliche Eingriffe östlich der Naab in unbebaute Flächen (Privateigentum) erforderlich.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist diese Variante gegenüber der plangegegenständlichen Trasse geringfügig eingriffserheblicher. Die Belange des Naturschutzes wären aber nicht so gewichtig, als dass sie entscheidungserheblich werden würden.

(o) Variante 12

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Ortsumgehungsvarianten im Norden von Nabburg (großräumig) (Ziffer 4.5.2 der Unterlage 1b S. 34).

Eine weiträumige Umfahrung im Norden von Nabburg analog der Vorentwurfsvarianten 11.1 in Verbindung mit II. 3 ist grundsätzlich denkbar. Die Trassenführung der Nordumgehung beginnt an der Staatsstraße 2040 westlich des Kreuzungspunktes mit der Bundesautobahn A 93 und führt parallel zur Autobahn nach Norden zur westlichen Einmündung der Anschlussstelle Nabburg der A 93/St 2156, führt dann nach Norden durch ein Wasserschutzgebiet, schwenkt vor der Häuserzeile am „Am Säulnhafner“ nach Westen durch eine Baulücke, quert die „Äußere Venedig“ und Perschener Straße (Kreisstraße SAD 54), die Naab und führt dann in einem großen Bogen mit Querung der Bahnlinie nördlich an der Josefikapelle vorbei zur Kreisstraße

SAD 28 und tangiert dabei ein Naturdenkmal. Von hier führt die Trasse Richtung Süd-Westen, quert den Ludergraben (beziehungsweise die Straße „Langer Weg“), führt dann westlich an der Bereitschaftspolizei sowie dem Ortsteil Bergelshof vorbei und wird wieder mit der Staatsstraße 2040 verknüpft.

Diese Strecke würde teilweise durch bebaute Gebiete verlaufen, welche im Bereich der Ortsstraßen „Äußere Venedig“ beziehungsweise „Am Säulnhafner“ jeweils nur noch eine Baulücke von circa 10 m bis 15 m Breite aufweisen. Zu dieser Trasse sind auch Untervarianten, die nicht beschrieben sind, möglich. Die Untervarianten sind in der Anlage 1a zur Unterlage 1b aufgezeigt. Der Bahnübergang bleibt bestehen.

Verkehrliche Beschreibung

Großräumige Umgehungen wurden bereits zu Beginn der planerischen Überlegungen, mithin bereits vor über 10 Jahren, intensiv diskutiert und gegenständlich im Rahmen einer Grobanalyse geprüft.

Diese Varianten weisen aufgrund des geringen Anteils überregionaler und regionaler Verkehre am Verkehrsaufkommen eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit für Nabburg auf (je nach Planfall maximal Verlagerungspotenzial auf eine Umgehung zwischen circa 450 Kfz/24h und bis maximal 2.380 Kfz/24h) und erfüllen insbesondere die planerischen Ziele hinsichtlich der Beseitigung des bestehenden Bahnüberganges nicht. Vielmehr müsste für die mengenmäßig dominanten, nicht verlagerbaren, innerörtlichen Verkehre der bestehende Bahnübergang erhalten bleiben.

Technische Beschreibung

Die Baulänge und die daraus resultierende Flächeninanspruchnahme dieser Variante ist mit einer Trassenlänge von circa 5.731 m um ein Vielfaches länger gegenüber der Variante 10. Das Planungsziel „Beseitigung des Bahnüberganges“ wird nicht erreicht. Diese Linienführung stellt eine Verlegung der Staatsstraße 2040 dar und ist eine gänzlich andere Planung, die grundsätzlich dem gesetzlichen Auftrag (Abwicklung des Durchgangsverkehrs) entsprechen würde.

Die sehr schwierigen topografischen Verhältnisse nördlich von Nabburg, die Vielzahl notwendiger Bauwerke (Naabbrücke, gegebenenfalls Flutbrücken, Bahnquerung, Kreuzungen Gemeindeverbindungsstraßen und so weiter) sowie die Vielzahl vorhandener Zwangspunkte (insbesondere Wasserschutzgebiete im Norden, naturschutzfachlich sehr hochwertige Bereiche, vorhandene Bebauung) würden ungeachtet der oben gemachten naturschutzfachlichen Ausscheidungsgründe einen sehr hohen technischen und insoweit auch einen hohen finanziellen Aufwand für eine solche Umfahrung erfordern, ohne dass hiermit die mit der Planung verfolgten Ziele einer Bahnübergangsbeseitigung erfüllt werden könnten.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft

Trotz der geringen verkehrlichen Wirksamkeit greifen weiträumige Umfahrungen in massivem Umfang in sensible Bereiche von Natur und Landschaft ein. Der im Rahmen einer Grobanalyse durchgeführte Vergleich zur Variante 10 zeigt ungleich umfangreichere und ungleich erheblichere Eingriffe in Natur und Landschaft auf.

So beeinträchtigen die Nordumfahrungen erheblich das biotische Funktionsgefüge der biotopkartierten Naab, der Naabaue und des biotopkartierten Heckengebietes am steilen Geländeeinschnitt nördlich von Nabburg. Das Landschaftsbild und die Erholungseignung der kulturhistorisch intakten Landschaft (größtenteils Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparks Oberpfälzer Wald) werden weiträumig und unausgleichbar gestört. Aus naturschutzrechtlicher Sicht (unter anderen spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) scheinen die Naturschutzbelange so gewichtig, dass die Belange des Bauvorhabens im Range nachstehen.

(p) Variante 13

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Ortsumgehungsvarianten im Süden von Nabburg (großräumig) (Ziffer 4.5.2 der Unterlage 1b S. 35).

Eine weiträumige Umfahrung im Süden von Nabburg ist grundsätzlich denkbar. Die Trassenführung dieser Variante beginnt an der westlichen Einmündung der Anschlussstelle Nabburg der Bundesautobahn A 93/Staatsstraße 2156 und führt parallel zur Autobahn nach Süden zur Staatsstraße 2040 und von dort weiter parallel circa 1 km zur Autobahn, um danach nach Westen abzuschwenken. Hier werden die Talauen der Naab, die Bahnlinie, sowie der Altarm der Naab gequert, um nördlich der Kläranlage an den Südflanken des Klavaierenbergs den Anstieg zu nehmen und südlich des Friedhofs wieder in die Staatsstraße 2040 einzuschleifen. Zu dieser Trasse sind auch Untervarianten, die nicht beschrieben sind, möglich. Der Bahnübergang bleibt bestehen.

Verkehrliche Beschreibung

Großräumige Umgehungen wurden bereits zu Beginn der planerischen Überlegungen, mithin bereits vor über 10 Jahren, intensiv diskutiert und gegenständlich im Rahmen einer Grobanaalyse geprüft.

Diese Varianten weisen aufgrund des geringen Anteils überregionaler und regionaler Verkehre am Verkehrsaufkommen eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit für Nabburg auf (je nach Planfall maximales Verlagerungspotenzial auf eine Umgehung zwischen circa 450 Kfz/24h und bis maximal 2.380 Kfz/24h) und erfüllen insbesondere die planerischen Ziele hinsichtlich der Beseitigung des bestehenden Bahnüberganges nicht. Vielmehr müsste für die mengenmäßig dominanten, nicht verlagerbaren, innerörtlichen Verkehre der bestehende Bahnübergang erhalten bleiben.

Technische Beschreibung

Die Baulänge und die daraus resultierende Flächeninanspruchnahme dieser verkehrlich wenig wirkungsvollen Südumgehung ist mit einer Trassenlänge von circa 4.859 m um ein Vielfaches länger gegenüber der Variante 10. Das Planungsziel „Beseitigung des Bahnüberganges“ wird nicht erreicht. Diese Linienführung stellt eine Verlegung der Staatsstraße 2040 dar und ist eine gänzlich andere Planung, die grundsätzlich dem gesetzlichen Auftrag (Abwicklung des Durchgangsverkehrs) entsprechen würde.

Die sehr schwierigen topografischen Verhältnisse südlich von Nabburg, die Vielzahl notwendiger Bauwerke (Naabbrücke, gegebenenfalls Flutbrücken, Bahnquerung, Kreuzungen mit Gemeindeverbindungsstraßen und so weiter) sowie die Vielzahl vorhandener Zwangspunkte (insbesondere naturschutzfachlich sehr hochwertige Bereiche, vorhandene Bebauung) würden ungeachtet der oben genannten naturschutzfachlichen Ausscheidungsgründe einen sehr hohen technischen und insoweit auch einen hohen finanziellen Aufwand für eine solche Umfahrung erfordern, ohne dass hiermit die mit der Planung verfolgten Ziele einer Bahnübergangsbeseitigung erfüllt werden könnten.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft

Trotz der geringen verkehrlichen Wirksamkeit greifen weiträumige Umfahrungen in massivem Umfang in sensible Bereiche von Natur und Landschaft ein. Der im Rahmen einer Grobanalyse durchgeführte Vergleich zur favorisierten, gegenständlichen Variante 10 zeigt ungleich umfangreichere und ungleich erheblichere Eingriffe in Natur und Landschaft auf.

Bei den Südumfahrungen werden die biotopkartierte Naab, die Naabaue, der Altarm der Naab und die Waldgebiete am steil ansteigenden Galgenberg/Kalvarienberg erheblich beeinträchtigt. Auch hier sind die Eingriffe in das Landschaftsbild und die Erholungseignung der Landschaft (größtenteils Landschaftsschutzgebiet) schwerwiegend und nicht ausgleichbar. Eine Realisierbarkeit ist aus naturschutzrechtlicher Sicht (unter anderen spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) im Vergleich insbesondere zur Variante 10 oder den zentrumsnahen Varianten als äußerst problematisch einzustufen.

(q) Variante 14

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Innerörtliche Verlegungsvariante im Norden mit Beibehaltung des bestehenden Bahnübergangs (Ziffer 4.5.1 der Unterlage 1b S. 34).

Diese Variante beginnt in der Regensburger Straße und schwenkt in Höhe der Bank nach Osten ab und führt im Bereich der Georgenstraße überwiegend über die bestehende Bebauung. Im

weiteren Verlauf Quert sie die Naab oberhalb der bestehenden Naabbrücke, mittels einer neuen Naabbrücke. Die Trasse trifft lagemäßig nach 100 m nordöstlich der Kreisstraße SAD 54 (Perschener Straße) wieder auf die bestehende Staatsstraße und endet nach 150 m nordöstlich der Kreuzung Staatsstraßen 2156/2040.

Verkehrliche Beschreibung

Diese innerörtliche Verlegungsvariante nördlich des bestehenden Bahnüberganges auf Höhe des vorhandenen Steilhanges stellt lediglich eine Modifizierung der bestehenden Staatsstraße 2040 im Grundriss dar. Die Abwicklung des Verkehrs bleibt wie bisher bestehen. Die bestehende Verkehrssituation wird durch diese Lösung nicht verbessert.

Technische Beschreibung

Die Baulänge beträgt circa 790 m.

Die Gradienten orientiert sich an der bestehenden Georgenstraße und kann nicht wesentlich verbessert werden. Der höhengleiche Bahnübergang wird verlegt und an die neue Trassenführung angepasst.

Weitere innerörtliche Verlegungsvarianten im Norden des bestehenden Bahnüberganges scheiden bereits aufgrund topografischer Gründe (Steilhang zur Altstadt) und der dort vorliegenden sehr dichten Bebauung aus.

Ersatzmaßnahmen

Die bestehende Naabbrücke muss abgebrochen und durch eine neue Brücke ersetzt werden.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u. Landschaft

Bei dieser Lösung sind erhebliche Eingriffe ins Privateigentum mit umfangreichen Gebäudeablösungen erforderlich.

(r) Variante 15

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Verlegung der Bahnlinie in einen Eisenbahntunnel unter den Stadtberg (Ziffer 4.5.6 der Unterlage 1b S. 40).

Die Trasse beginnt circa 800 m vor dem bestehenden Bahnhofsgebäude und verläuft zunächst auf einer Länge von circa 1.100 m in einem hoch- und grundwasserdichten Trog. Ab dem bestehenden Bahnhof schwenkt die Trasse nach Westen ab und verläuft in einem Abstand von circa 200 m zur bestehenden Bahnlinie. In Höhe der Nordgauhalle beginnt der Eisenbahntunnel mit einer Länge von circa 1.000 m. Anschließend folgt ein hochwasserdichter Trog (Länge circa 180 m) bis die Trasse im Abstand von etwa 500 m zum Schützenheim wieder auf die bestehende Bahnlinie trifft.

Verkehrliche Beschreibung

Sowohl die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-) Verkehre und der nichtmotorisierte Verkehr, als der Durchgangsverkehr wird wie bisher über die bestehende Staatsstraße 2040 abgewickelt. Da der Bahnübergang aufgelöst wird kommt es zu keinerlei Rückstaus.

Technische Beschreibung

Die gesamte Baulänge beträgt ca. 2.500 m aufgrund der geringen Längsneigung der Bahntrasse. Schwierigen Baubedingungen (bergmännische Bauweise, Bau im Grundwasser). Es ist ein grund- und hochwassersicherer Tunnel und anschließender Trog erforderlich.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft

Zerschneidung von Teilen der Südstadt (Kanalumbauten, Straßen und Wegeanpassungen).

(s) Variante 16

Skizze:



Hinweis: verkleinerte Darstellung

Allgemeine Beschreibung der Variante

Tieferlegung der Bahn und Beibehaltung der Staatsstraße 2040 in Lage und Höhe Ziffer 4.5.4 der Unterlage 1b S. 38).

Die Bahnlinie wird unter Beibehaltung der bestehenden Trasse tiefergelegt und die Staatsstraße wird lage- und höhenmäßig nicht verändert. Eine Absenkung der Bahnlinie hätte zur Folge, dass sich die Gleisoberkante um rund acht Meter und die Trogsohle um rund zehn Meter nach unten verschiebt. Nachdem eine Bahntrasse eine deutlich geringere maximale Längsneigung erlaubt (1,25%) und im Anschluss an den Bestand Ausrundungen notwendig sind, ergibt sich eine Gesamtlänge des Troges von rund 1,3 km bei geringerer Längsneigung, deutlich länger – wie in der E-Mail vom 18. Mai 2021 dem Vorhabenträger mitgeteilt (vorliegend Bahnhofsbereich mit 0,5%, war rund eine Verdopplung der Troglänge bedeutet). Dieser muss auf ganzer Länge wasserdicht ausgebildet werden, da sich die Hochwassersicherheit der Bahnlinie nicht verschlechtern darf. Eine Verlegung bzw. Tieferlegung des Bahnhofs ist ebenfalls erforderlich.

Verkehrliche Beschreibung

Sowohl die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-) Verkehre und der nichtmotorisierte Verkehr, als der Durchgangsverkehr wird wie bisher über die bestehende St 2040 abgewickelt. Die Bahntrasse wird tiefergelegt und dadurch entstehen keinerlei Rückstauungen auf der Staatsstraße.

Technische Beschreibung

Die gesamte Baulänge beträgt circa 1.300 m. Die Bahntrasse wird tiefergelegt und die Staatsstraße bleibt bestehen beziehungsweise über die Bahnlinie geführt.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft

Es sind längs der Bahnlinie baubedingte und auch dauerhafte Eingriffe ins Landschaftsschutzgebiet und vorhandene Biotopstrukturen der Naab zum Bau des Troges erforderlich.

Bereits im Rahmen eines Gutachtens (1998) zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040neu wurde eine überschlägige Kostenermittlung durch die Planungsabteilung der Deutschen Bahn AG erstellt, die zu Größenordnungen führt, die eine Weiterverfolgung einer solchen Variante für nicht sinnvoll erscheinen lässt.

(11) Vergleich der Varianten

Der Vorhabenträger hat bei der nachgereichten Variantenuntersuchung die Vorgaben in § 3 EKrG bei der Abschichtung der vielen Varianten herangezogen. Entsprechend diesem Ansatz erfolgt im weiteren der Vergleich der einzelnen Varianten.

Einzelheiten zur baurechtlichen Situation können unter der Ziffer B.II.2.b)ii)(6) des Beschlusses nachgelesen werden.

(a) Beseitigung der Kreuzung nach § 3 NR. 1 EKrG

Unter § 3 Nr. 1 EKrG fallen Maßnahmen die auf eine (ersatzlose) Beseitigung der Kreuzung abzielen.

Der Vorhabenträger führt hierzu aus:

Eine ersatzlose Beseitigung würde auch den abzuwickelnden Durchgangsverkehr und den mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehr und innerörtlichen (Binnen-)Verkehr nicht mehr ermöglichen und die einzige Verkehrsverbindung über die Naab und die Bahnlinie beseitigen. Dies hätte zur Folge, dass in Nabburg eine unüberwindbare Trennung der beiden Ortsteile erfolgen würde. Was nicht als gesetzliches Ziel definiert ist.

Auf die Ausführungen unter den Ziffern B.II.2.b)ii)(5) und B.II.2.b)ii)(6) des Beschlusses wird verwiesen.

Weiterhin scheidet nach Beurteilung des Vorhabenträgers folgende Variante aus:

(01) Variante 15

Hier wird eine Verlegung der Bahnlinie in einen Eisenbahntunnel unter den Stadtberg (Ziffer 4.5.6 der Unterlage 1b S. 40) und Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(r) des Beschlusses verstanden. Diese Variante wurde im Anhörungsverfahren vorgetragen.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Grund- und hochwassersicherer Tunnel und anschließender Trog erforderlich
- b) massive Störung der Grundwasserströme
- c) Setzungen der Bebauung aufgrund der enormen Eingriffe zu erwarten
- d) große Baulänge wegen der geringen Längsneigung der Bahntrasse
- e) Verlegung bzw. Tieferlegung des (Bahn-)Haltepunktes Nabburg erforderlich
- f) enorme „Infrastrukturelle Kompensationsmaßnahmen“ zur Minimierung der Zerschneidung von Teilen der Südstadt (Kanalumbauten, Straßen und Wegeanpassungen)
- g) Eine Kostenteilung nach EKrG (Kostenteilung zwischen dem Baulastträger des Schienenweges, dem Bund und dem Baulastträger der St 2040) wäre in diesem Fall nicht möglich. Der Vorhabenträger, hier die DB AG, müsste die Kosten der Herstellung vollumfänglich alleine tragen.

Der Vorhabenträger für die Maßnahme wäre die DB AG. Die DB AG hat die Maßnahme im Rahmen des Abschlusses der Kreuzungsvereinbarung aus technischen und wirtschaftlichen Gründen verworfen.

Darüber hinaus ist die Variante im Rahmen der Grobanalyse nicht ausreichend geeignet, um in der weitergehenden Untersuchung näher behandelt zu werden.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde anzumerken:

Aus hiesiger Sicht könnte mit der Verlegung des Verkehrsweges Bahn der Bahnübergang beseitigt und somit das Planungsziel erreicht werden.

Als Folgemaßnahme wäre wohl auch der Bahnhof sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr gänzlich zu überplanen und gegebenenfalls (Richtung Süden) – voraussichtlich nicht unerheblich – zu verlegen. Die Staatstraße 2040 könne ohne Veränderung weiter betrieben werden.

Nördlich von Nabburg wäre die Bahnlinie mit einem großen Vorlauf auf die Tunnellösung zu verschwenken und mittels eines Troges, der ins Grundwasser eintaucht, abzusenken. Der sich anschließende Tunnel würde vollständig mit großer Mächtigkeit von circa 8 m in das Grundwasser eintauchen und insbesondere in dem Bereich zwischen der Unterstadt und dem Bahnhof den natürlichen Grundwasserstrom wie in der Unterlage 10.5.1 beschrieben, nahezu frontal auf großer Länge abriegeln, zumindest sehr stark behindern. Die Mächtigkeit des Grundwasserleiters wurde vom Vorhabenträger mit 6,5 bis 8,6 m ermittelt; die Mächtigkeit des Tunnels wird mit einer Höhe von 8 m grob abgeschätzt. Aufwändige technische (Düker-)Lösungen zur Umleitung des Grundwasserstromes, der im Mittel zur Naab fließt, wären erforderlich. Wie jede technische Lösung erfordern auch Dükerkonstruktionen eine Wartung, die unter den vom Vorhabenträger aufgezeigten geologischen und topographischen Rahmenbedingungen außerordentlich aufwendig und schwierig sein würden, um die Betriebssicherheit des Tunnels auf Dauer zu gewährleisten.

Zudem wird der Grundwasserstrom beginnend vom Felssporn mit der historischen Oberstadt bis nahezu zum Bahnhof frontal behindert beziehungsweise unterbrochen. Genauere Erkenntnisse müssten in vertieften Untersuchungen erst noch ermittelt werden, die zum jetzigen Zeitpunkt über den Rahmen der angestellten Grobanalyse hinausgehen.

Die gesetzlichen Vorgaben des Wasserhaushaltgesetzes, Eingriffe zu minimieren, dürften bei dieser Lösung nur schwer erfüllbar sein. Da die natürliche geologische Barriere der gewachsenen, anstehenden Gneis- und Granitformationen künstlich verlängert werden, führt diese Lösung neben den hohen technischen Aufwendungen für die Betriebssicherheit auch zu vorhersehbaren ausgeprägten dauerhaften Beeinträchtigungen des Grundwasserstromes.

Auch von Seiten der Bahn sprechen gewichtige Gründe gegen diese Lösung, da durch eine Verlegung des Bahnhofs sowohl für den Personen- und Güterverkehr als auch betriebstechnisch voraussichtlich dauerhafte Nachteile zu befürchten sind. So können insbesondere Schüler, die mit dem Zug anreisen, das Schulzentrum nicht mehr fußläufig auf so kurzem Weg wie bisher erreicht werden.

Aus Sicht der Bahn wäre eine Änderung der Gleise in Höhe und Richtung zu vermeiden. Damit können auch Auswirkungen auf die Leit- und Sicherungstechnik und andere Gewerke vermieden werden.

Im Zuge der bestehenden Bahntrasse am Bahnübergang in der Georgenstraße ist die Bahnlinie generell bevorrechtigt und es besteht somit kein grundsätzliches Verlangen, diese für die Bahn in verschiedener Hinsicht nachteilige Tunnellösung zu verfolgen.

Erwähnt sei an dieser Stelle, dass ähnliche Auswirkungen auch eine generelle Tieferlegung der Bahnlinie im Zuge der bisherigen Trasse hat, wie sie in der Variante 16 beschreiben sind.

Die vom Vorhabenträger vorgetragenen Aspekte betreffen überwiegend bautechnische Gesichtspunkte der Herstellung, wie auch der oben bewerteten Störung des Grundwasserstroms oder die Verlegung des Bahnhofs. Die Kosten sowie ihre Tragung wären nur dann zu bewerten, wenn die Lösung in die engere Auswahl zur Erreichung des Planungsziels gelangen würde.

Die Planfeststellungsbehörde kommt hier zu der Auffassung, dass zwar mit dieser Lösung Probleme am bestehenden Bahnübergang vollständig gelöst werden könnten, das Planungsziel nach § 3 Nr. 1 EKrG erreicht wird, aber die aufgezeigten Ausschlussgründe hier überwiegen und daher gewichtige Gründe für einen Ausschluss dieser Variante bereits in der Grobanalyse sprechen.

(b) Baumaßnahmen nach § 3 Nr. 2 EKrG an der Kreuzung

Unter § 3 Nr. 2 EKrG fallen bauliche Maßnahmen die den Verkehr an der Kreuzung vermindern oder entlasten sollen.

Unter Ziffer B.II.2.b)ii)(5) und B.II.2.b)ii)(6) des Beschlusses wurden bereits grundsätzlich die Lösungsmöglichkeiten wie auch die baurechtliche Betrachtung beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Grobanalyse die Varianten V 0, V 11A, V 11B, V 12, V 13 und V 14 aus den weiteren Planungsüberlegungen ausgeschlossen.

Diese werden nachstehend noch kurz zusammengefasst wiedergegeben und durch die Planfeststellungsbehörde bewertet.

(01) Variante V 0

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) keine Verbesserung der bestehenden Situation
- b) höhengleicher Bahnübergang bleibt ohne Verkehrsentlastung bestehen
- c) das Planungsziel wird nicht erreicht und führt zum Ausscheiden der Variante

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Wie bereits unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(b) des Beschlusses zur Variante 0 ausführlich ausgeführt, findet bei einer weiteren Abwicklung der Verkehre auf der Schiene wie auch auf der Straße keine Entlastung statt und somit wird auch keine Minderung des Verkehrsaufkommens wie in § 3 Nr. 2 EKrG gefordert stattfinden.

Weder im Anhörungsverfahren, noch in den städtebaulichen Untersuchungen wurden bei Beibehaltung des Bahnüberganges Entlastungen oder Verminderungen beim Verkehrsaufkommen der beiden Verkehrsträger vorgetragen.

Die Variante 0 – Nullvariante – könnte theoretisch durch die Anordnung weiterer Fahrspuren in der Leistungsfähigkeit am Kreuzungspunkt gesteigert werden. Ob dieser Ausbau wegen der historisch gewachsenen Unterstadt weiterverfolgt werden könnte, müsste in den nächsten Planungsschritten mit den Denkmalschutzbehörden geklärt werden. Davon unabhängig kann das Planungsziel – Beseitigung des Bahnüberganges – auch mit einer Ertüchtigung von straßenbaulicher Seite nicht erreicht werden. Diese Lösung scheidet daher grundsätzlich aus.

(02) Variante V 11A

Hier wird die innerörtliche Verlegung der Staatsstraße 2040 nach Süden mit Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges (Ziffer 4.5.1 der Unterlage 1b S. 33) bewertet.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Zur Abwicklung der mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-)Verkehre muss der Bahnübergang in Nabburg erhalten bleiben.
- b) Geringe verkehrliche Belastung der neuen Trasse (überwiegend Durchgangsverkehr). Keine nennenswerte verkehrswirksame Verbesserung der Bahnübergang Situation.
- c) Höhengleicher Bahnübergang bleibt bestehen mit einer nicht nennenswerten/spürbaren Verkehrsentslastung am Bahnübergang.
- d) Eine Kostenteilung nach EKrG (Kostenteilung zwischen dem Baulastträger des Schienenweges, dem Bund und dem Baulastträger der Staatsstraße 2040) wäre in diesem Fall nicht möglich; vielmehr müsste der jeweilige Vorhabenträger einer solchen Straßentrasse die Kosten der Herstellung vollumfänglich allein tragen.
- e) Eingriffe in unbebaute Flächen östlich der Naab.
- f) Größere Baulänge.
- g) zusätzlich zur bestehenden Naabbrücke ist eine weitere Naabbrücke unterstrom des bestehenden Bauwerkes erforderlich, dadurch Eingriffe in den Retentionsraum der Naab.
- h) Überführung der St 2040 mit Dammhöhen zwischen 7 m und 8 m, städtebaulich schwierig.

- i) Ausbau des Naabweges erforderlich.
- k) Das Planungsziel wird nicht erreicht und führt zum Ausscheiden der Variante.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es wird eine neue höhenfreie Kreuzung geplant bei der die Staatstraße ausweislich des übergebenen Höhenplanes unter der Bahnlinie mit einer maximalen Längsneigung von circa 5,7% geführt wird. Die Bahntrasse wird lage- und höhenmäßig nicht verändert.

Der (neue) zusätzliche Kreuzungspunkt liegt circa 300 m südlich des bisherigen Bahnüberganges. Dies entspricht gerade noch dem Kreuzungskorridor wie er in der städtebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20.04.2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 festgelegt wurde. Die drei dort genannten Kriterien sind das Ergebnis der Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der beauftragten Planungsgruppe. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Es liegt der Planung eine neue zusätzliche höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde. Ansonsten wird das Verkehrsaufkommen an der bestehenden Kreuzung nicht spürbar verringert – § 3 Nr. 2 EKrG. Die verkehrlichen Probleme bleiben bestehen.

Der bisherige Bahnübergang soll bestehen bleiben, um eine kurze Verkehrsverbindung für den dominanten Binnen- und Ziel-/Quell-Verkehr zentrumsnah zur Unterstadt wie auch zur Oberstadt beizubehalten. Bei dieser Verkehrsbeziehung wird die traditionell wichtige Verkehrsbeziehung Venedig – Unterstadt aufrechterhalten. Diese Trassenführung wäre zentrumsnah und würde die Zugänglichkeit und Zielfindung der Kernstadt nicht beeinträchtigen. Verlagerbar wäre bei dieser Lösung insoweit nur der Durchgangsverkehr von rund 20%. Der bestehende Bahnübergang bleibt mit der bestehenden Naabbrücke erhalten. Zusätzlich ist für die Führung des Durchgangsverkehrs eine zusätzlichen Naabbrücke wie auch umfangreiche Eingriffe in das Grundwasser durch den Trog erforderlich.

Durch den Ausbau des Naabweges, wären für die Aufnahme des Verkehrs Eingriffe in das Grundeigentum der Anwohner erforderlich. Zudem ergäbe sich für die Anwohner eine zusätzliche Beaufschlagung mit Verkehrslärm infolge des verlagerten Durchgangsverkehrs. Gleichzeitig verbleibt auf der Oberviechtacher Straße (bestehende Staatstraße 2040) der mengenmäßig dominante Binnen- und Ziel-/Quell-Verkehr. Eine Entlastung beim Verkehrslärm dürfte wohl nicht wahrnehmbar sein. Ganz anders dürfte es sich für die Situation im Naabweg darstellen, der derzeit nur den wenigen Anliegerverkehr aufnimmt. Dort dürfte die Verkehrszunahme deutlich wahrnehmbar sein.

Diese Lösung berücksichtigt die historische Stadtsilhouette, die nicht beeinträchtigt wird. Der Vorhabenträger hat unter lit. h) auch die städtebauliche bedeutende und zu erhaltende und

landschaftsprägende Stadtsilhouette bedacht und eine Überführung, die kostengünstiger wäre, nicht weiterverfolgt.

Auf die diesbezüglichen Ausführungen in der städtebaulichen Untersuchung „Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040“ insbesondere auf Seite 17 wird verwiesen.

Das Planungsziel wird, da der Bahnübergang beibehalten wird, bei dieser Lösung nicht erreicht.

Um das Planungsziel zu erreichen, müsste der Bahnübergang aufgelassen werden. Das hätte zur Folge, dass insbesondere der motorisierte und nicht motorisierte Verkehr, inklusive Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, große Umwege von rund 1 km in Kauf nehmen müssten, bezogen auf die Verkehrsrelation von Venedig Staatsstraße 2040/Einmündung Naabweg bis zur Unterstadt in der Georgenstraße Ecke Austraße. Dies würde auch eine Trennwirkung beziehungsweise eine Aufteilung zwischen einem Ortsbereich diesseits und jenseits der Naab beziehungsweise der Bahn bedeuten.

Da es Varianten gibt, wie später noch gezeigt wird, die diese Umwegigkeit nicht haben, ist diese Lösung nicht zielführend. Auch in den städtebaulichen Untersuchungen, die mit einer Empfehlung abschließen, wurde diese Variante nicht favorisiert. Das Planungsziel könnte zwar mit nicht unerheblichen Nachteilen für die Verkehrsteilnehmer wie auch für die Nabburger Bevölkerung erreicht werden, doch es gibt, wie bereits erwähnt Varianten, die diese große Umwegigkeit nicht haben. Die Verkehrsbelastung im Naabweg als Anliegerstraße würde sich zudem gegenüber der bestehenden Situation deutlich verschlechtern.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 11A daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(03) Variante V 11B

Hier wird die innerörtliche Verlegung der Staatsstraße 2040 nach Süden mit Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges (Ziffer 4.5.1 der Unterlage 1b S. 33) bewertet.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Zur Abwicklung der mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-)Verkehre muss der Bahnübergang in Nabburg erhalten bleiben.
- b) Geringe verkehrliche Belastung der neuen Trasse (überwiegend Durchgangsverkehr). Keine nennenswerte verkehrswirksame Verbesserung der Bahnübergang Situation.

- c) Höhengleicher Bahnübergang bleibt bestehen mit einer nicht nennenswerten/spürbaren Verkehrsentslastung am Bahnübergang.
- d) Eine Kostenteilung nach EKrG (Kostenteilung zwischen dem Baulastträger des Schienenweges, dem Bund und dem Baulastträger der Staatsstraße 2040) wäre in diesem Fall nicht möglich; vielmehr müsste der jeweilige Vorhabenträger einer solchen Straßentrasse die Kosten der Herstellung vollumfänglich allein tragen.
- e) Ausbau des Naabweges erforderlich.
- f) zusätzlich zur bestehenden Naabbrücke wäre eine weitere Naabbrücke unterstrom des bestehenden Bauwerkes erforderlich, dadurch Eingriffe in den Retentionsraum der Naab.
- g) Überführung der St 2040 mit Dammhöhen zwischen 7 m und 8 m, städtebaulich schwierig.
- h) Das Planungsziel wird nicht erreicht und führt zum Ausscheiden der Variante.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es wird eine neue höhenfreie Kreuzung geplant bei der die Staatsstraße ausweislich des übergebenen Höhenplanes unter der Bahnlinie mit einer maximalen Längsneigung von circa 3,9% geführt wird. Die maximale Längsneigung Richtung Regensburger Straße / Einmündung Diepoldstraße (SAD 28) beträgt ausweislich des vom Vorhabenträger übersandten Höhenplans 4,91%.

Die Bahntrasse wird lage- und höhenmäßig nicht verändert. Der (neue) zusätzliche Kreuzungspunkt liegt circa 650 m südlich des bisherigen Bahnüberganges. Dies entspricht nicht mehr den Kreuzungskorridor (von bis zu 300 m südlich des Bahnüberganges) wie er in der städtebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20.04.2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 ausgeführt wurde. Auf die obigen Ausführungen wird Bezug genommen.

Der neue Kreuzungspunkt liegt sogar noch südlich des Bahnhofs von Nabburg.

Es liegt der Planung eine neue zusätzliche höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde. Ansonsten wird das Verkehrsaufkommen an der bestehenden Kreuzung nicht spürbar verringert – § 3 Nr. 2 EKrG. Die verkehrlichen Probleme bleiben bestehen, da der bisherige Bahnübergang bestehen bleiben muss, um eine kurze Verkehrsverbindung für den dominanten Binnen- und Ziel-/Quell-Verkehr zentrumsnah zur Unterstadt wie auch zur Oberstadt abwickeln und erhalten zu können. Das Planungsziel wird somit nicht erreicht. Bei dieser Verkehrsbeziehung wird, wie oben bereits einmal ausgeführt, die traditionell wichtige Verkehrsbeziehung Venedig

– Unterstadt aufrechterhalten. Diese Trassenführung wäre zentrumsnah und würde die Zugänglichkeit und Zielfindung der Kernstadt nicht beeinträchtigen.

Verlagerbar wäre bei dieser Lösung insoweit nur der Durchgansverkehr von rund 20%.

Der bestehende Bahnübergang bleibt mit der (bestehenden) Naabbrücke erhalten. Zusätzlich ist für die Führung des Durchgansverkehrs eine zusätzliche (neue) Naabbrücke wie auch umfangreiche Eingriffe in das Grundwasser für den Trog sowie in Natur und Landschaft im Vorfeld der Stadt erforderlich.

Durch den Ausbau des Naabweges, wären für die Aufnahme des Verkehrs Eingriffe in das Grundeigentum der Anwohner erforderlich. Zudem ergäbe sich für die Anwohner eine zusätzliche Beaufschlagung mit Verkehrslärm infolge des verlagerten Durchgansverkehrs. Gleichzeitig verbleibt auf der Oberviechtacher Straße (bestehende Staatstraße 2040) der mengenmäßig dominante Binnen- und Ziel-/Quell-Verkehr mit rund 80%.

Auch die Verkehrsbelastungen in der Georgenstraße oder der Regensburger Straße (bestehende Ortsdurchfahrt) würden nicht merklich reduziert werden. Eine Entlastung beim Verkehrslärm ist voraussichtlich – wegen der geringen Entlastung – wohl nicht wahrnehmbar.

Ganz anders dürfte es sich für die Situation im Naabweg darstellen, der derzeit nur den wenigen Anliegerverkehr aufnimmt. Dort wird die Verkehrs- und Verkehrslärmzunahme deutlich wahrnehmbar sein.

Diese Lösung berücksichtigt die historische Stadtsilhouette, die durch die Führung der neuen Straße unter der Bahnlinie hindurch, nicht beeinträchtigt wird.

Der Vorhabenträger hat unter lit. g) auch die städtebauliche bedeutende und zu erhaltende, landschaftsprägende Stadtsilhouette bedacht und eine Überführung, die kostengünstiger wäre, nicht weiterverfolgt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in der städtebaulichen Untersuchung „Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der St 2040“ insbesondere auf Seite 17 wird verwiesen.

Das Planungsziel wird, da der Bahnübergang beibehalten wird, bei dieser Lösung nicht erreicht.

Eine Betrachtung bei Auflösung des Bahnüberganges scheidet bei dieser Lösung bereits dadurch aus, dass die Umwegigkeit gegenüber der Variante 11a deutlich auf mindestens 1,6 km zunimmt, bezogen auf die Verkehrsrelation von Venedig Staatstraße 2040 Einmündung Naabweg bis zur Unterstadt in der Georgenstraße Ecke Austraße.

Dies bedeute auch eine Trennwirkung beziehungsweise eine Aufteilung zwischen einen Bereich diesseits und jenseits der Naab beziehungsweise der Bahn und führt gegenüber der bestehenden Situation zu keiner Verbesserung.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 11B daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(04) Variante V 12

Hier werden die Ortsumgehungsvarianten im Norden von Nabburg (großräumig) (Ziffer 4.5.2 der Unterlage 1b S. 34) bewertet.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Zur Abwicklung der mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-)Verkehre muss der Bahnübergang in Nabburg erhalten bleiben.
- b) Geringe verkehrliche Belastung der neuen Trasse (überwiegend Durchgangsverkehr). Keine nennenswerte verkehrswirksame Verbesserung der Bahnübergang Situation.
- c) Höhengleicher Bahnübergang bleibt bestehen mit einer nicht nennenswerten/spürbaren Verkehrsentlastung am Bahnübergang.
- d) Eine Kostenteilung nach EKrG (Kostenteilung zwischen dem Baulastträger des Schienenweges, dem Bund und dem Baulastträger der Staatsstraße 2040) wäre in diesem Fall nicht möglich; vielmehr müsste der jeweilige Vorhabenträger einer solchen Straßentrasse die Kosten der Herstellung vollumfänglich allein tragen.
- e) Massive Eingriffe in sensible Bereich von Natur und Landschaft.
- f) Beeinträchtigung des biotischen Funktionsgefüges der biotopkartierten Naab, der Naabaue und des biotopkartierten Heckengebietes am steilen Geländeeinschnitt nördlich von Nabburg.
- g) Aus naturschutzrechtlicher Sicht (unter anderen spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) scheinen die Naturschutzbelange so gewichtig, dass die Belange des Bauvorhabens im Range nachstehen.
- h) Das Planungsziel wird nicht erreicht und führt zum Ausscheiden der Variante.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Diese Variante beschreibt stellvertretend alle weiträumigen Varianten im Norden von Nabburg. Je nach Ausrichtung führen sie entsprechend der Unterlage 1b Anlage 1a zur Kreisstraße

SAD 28 und weiter zur Autobahn A 6 (Anschlussstelle Nabburg West) oder im weiten Bogen zurück zur Staatstraße 2040 Richtung Amberg, wo sie südlich des Ortsteils Bergelsdorf wieder auf die Trasse der bestehenden Staatstraße führt.

Die aus dieser Schar herausgegriffene Variante 12 ist mit einer Länge von circa 5,7 km eine der Längsten untersuchten Verlegungsvarianten. Sie besitzt eine maximale Längsneigung von 6,2% auf einer Länge von rund 1 km.

Es wird in jedem Fall eine neue zusätzliche höhenfreie Naab- und Bahnquerung erforderlich.

Es liegt der Planung eine neue zusätzliche höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde. Ansonsten wird das Verkehrsaufkommen an der bestehenden Kreuzung nicht spürbar verringert – § 3 Nr. 2 EKrG. Die verkehrlichen Probleme bleiben bestehen.

Eine Betrachtung der Auflösung des Bahnüberganges scheidet bei dieser Lösung bereits dadurch aus, da die Umwegigkeit insbesondere gegenüber der Variante 11a und allen zentrumsnahen Lösungen sehr deutlich zunimmt.

Diese Lösung berücksichtigt die historische Stadtsilhouette, die durch die Führung der neuen Straße durch den großen Abstand im Süden zum historischen Kern nicht beeinträchtigt wird.

Die städtebaulichen Gesichtspunkte wie auch die Abwicklung beziehungsweise die Aufrechterhaltung der Binnen-, Ziel-/Quell-Verkehre können nur mit einer Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges erreicht werden. So werden voraussichtlich die Verkehrsteilnehmer in Richtung Amberg trotz des Bahnüberganges und der häufigen Schließzeiten der Schranke die streckenmäßig deutlich kürzere Verbindung durch Nabburg wählen. In Richtung Nord-Westen zur Autobahnanschlussstelle Nabburg-West werden zudem ganz andere Verkehrsbeziehungen bedient wie aus der Anlage 1a zur Unterlage 1b und auch aus der Unterlage 2b unschwer zu erkennen ist.

Das Planungsziel wird, da der Bahnübergang beibehalten wird beziehungsweise beibehalten werden muss, bei dieser Lösung beziehungsweise auch den übrigen Nordumfahrungen nicht erreicht.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 12 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(05) Variante V 13

Hier werden die Ortsumgehungsvarianten im Süden von Nabburg (großräumig) (Ziffer 4.5.2 der Unterlage 1b S. 35) bewertet.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Zur Abwicklung der mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-)Verkehre muss der Bahnübergang in Nabburg erhalten bleiben.
- b) Geringe verkehrliche Belastung der neuen Trasse (überwiegend Durchgangsverkehr). Keine nennenswerte verkehrswirksame Verbesserung der Bahnübergang Situation.
- c) Höhengleicher Bahnübergang bleibt bestehen mit einer nicht nennenswerten/spürbaren Verkehrsentslastung am Bahnübergang.
- d) Eine Kostenteilung nach EKrG (Kostenteilung zwischen dem Baulastträger des Schienenweges, dem Bund und dem Baulastträger der Staatsstraße 2040) wäre in diesem Fall nicht möglich; vielmehr müsste der jeweilige Vorhabenträger einer solchen Straßentrasse die Kosten der Herstellung vollumfänglich allein tragen.
- e) Erhebliche Beeinträchtigung der biotopkartierten Naab, der Naabaue, des Altarms der Naab und der Waldgebiete am steil ansteigenden Galgenberg.
- f) Eine Realisierbarkeit ist aus naturschutzrechtlicher Sicht (unter anderen spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) als äußerst unsicher einzustufen.
- g) Das Planungsziel wird nicht erreicht und führt zum Ausscheiden der Variante.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Diese Variante beschreibt stellvertretend alle weiträumigen Varianten im Süden von Nabburg. Weitere Südumgehungen sind in der Anlage 1a zur Unterlage 1b enthalten. Bei allen Varianten ist, bis auf vernachlässigbare kurze Abschnitte, eine Trassenführung abseits der Siedlungstätigkeit festzustellen. Daraus ergeben sich zwangsläufig umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft. Die Wertigkeit der Eingriffe und Beeinträchtigungen insbesondere der biotopkartierten Naab, der Naabaue des Altarms der Naab und der betroffenen Waldgebiete wäre in vertieften Untersuchungen zu erheben.

Die aus dieser Schar herausgegriffene Variante 13 ist mit einer Länge von circa 4,9 km auch eine der Längsten untersuchten Verlegungsvarianten. Sie besitzt eine maximale Längsneigung von 6,5% über eine Länge von rund 1 km.

Die vorliegende Variante 13 erfordert zudem eine erhebliche Anpassung der Anschlussstelle Nabburg der Autobahn 93.

Es wird in jedem Fall bei allen weiträumigen Südvarianten eine neue zusätzliche höhenfreie Naab- und Bahnquerung erforderlich.

Eine Betrachtung der Auflösung des Bahnüberganges scheidet bei dieser Lösung bereits dadurch aus, da die Umwegigkeit insbesondere gegenüber der Variante 11a und allen zentrumsnahen Lösungen sehr deutlich zunimmt.

Die städtebaulichen Gesichtspunkte wie auch die Abwicklung beziehungsweise die Aufrechterhaltung der Binnen-, Ziel-/Quell-Verkehre können nur mit einer Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges erreicht werden.

Diese Lösung berücksichtigt die historische Stadtsilhouette, die durch die Führung der neuen Straße durch den großen Abstand im Süden zum historischen Kern nicht beeinträchtigt wird.

Es liegt der Planung eine neue zusätzliche höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde. Ansonsten wird das Verkehrsaufkommen an der bestehenden Kreuzung nicht spürbar verringert – § 3 Nr. 2 EKRg. Lediglich für den nicht dominanten Durchgangsverkehr ist die südliche Linienführung günstiger, da eine Verkürzung der Fahrzeit zu erwarten ist. Es fällt die Ortsdurchfahrt von Nabburg mit den Verkehrsbehinderungen (insbesondere Zufahrten, beschränkter Bahnübergang, Verknüpfungen) weg bei der die Durchschnittsgeschwindigkeit im Vergleich zur freien Strecke deutlich geringer wäre. Die verkehrlichen Probleme am Bahnübergang bleiben bestehen, da der Binnen- sowie Ziel-/Quellverkehre mit rund 80% dominant ist.

Eine Betrachtung der Auflösung des Bahnüberganges scheidet bei dieser Lösung beziehungsweise allen südlichen Umfahrungsvarianten bereits dadurch aus, da die Umwegigkeit insbesondere gegenüber der Variante 11a und allen zentrumsnahen Lösungen sehr deutlich zunehmen würde.

Das Planungsziel wird, da der Bahnübergang beibehalten wird beziehungsweise muss, bei dieser Lösung beziehungsweise den übrigen Südumfahrungen nicht erreicht.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 13 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(06) Variante V 14

Die Variante V14 stellt eine innerörtliche Verlegungsvariante (Verlegung etwas mehr als eine Fahrbahnbreite) nördlich des bestehenden Bahnüberganges mit dessen Beibehaltung dar (Ziffer 4.5.1 der Unterlage 1b S. 34).

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Der Bahnübergang wird nach Norden verlegt und modifiziert (neuer höhengleicher Bahnübergang), ohne Verkehrsentslastung.
- b) Keine Verbesserung der Verkehrssituation.

- c) Weiterhin Rückstauungen am Bahnübergang.
- d) bestehende Naabbrücke muss abgebrochen und durch eine neue Brücke ersetzt werden.
- e) erhebliche Eingriffe ins Privateigentum mit umfangreichen Gebäudeablösungen erforderlich.
- f) Das Planungsziel wird nicht erreicht und führt zum Ausscheiden der Variante.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es wird der vorhandene Bahnübergang als höhengleiche Kreuzung lediglich Richtung Norden um etwas mehr als eine Fahrbahnbreite verschoben. Die Bahntrasse wird lage- und höhenmäßig nicht verändert. Innerhalb der betrachteten Baustrecke der Variante 14 wird die Trasse im Grund- wie im Aufriss verbessert. Insbesondere werden die sehr engen drei Radien auf Höhe der Einmündungen Seilergasse, Gartenhäusweg und Mittelschulstraße durch einen regelkonformen Radius mit circa 200 m ersetzt. Derzeit sind Kurvenradien von circa 19 m bis 20 m mit einem anschließenden Korbbogen von 65/48 m vorhanden. Die Kurven können von größeren Fahrzeugen in der Regel nur befahren werden, wenn die Gegenfahrbahn mitbenutzt wird. Zudem beträgt die Längsneigung in diesen steilen Bestands-Abschnitten der Georgenstraße circa 10% beziehungsweise 6,3%. Zwischen diesen beiden Längsneigungen verläuft die Bestandsstrecke mit circa 4,3% gegenläufig – mit einer sogenannten verlorenen Steigung.

Dies gefährdet die Verkehrssicherheit und reduziert die Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung in der Ortsdurchfahrt erheblich. Zudem ist die Übersichtlichkeit wegen der bis an die Straße in den Innenkurven herangerückten Bebauung nicht beziehungsweise kaum gegeben. Die Situation ist nicht nur für den motorisierten Verkehr unsicher, sondern auch für den nicht motorisierten Verkehr, insbesondere für Radfahrer.

In der Grobplanung wird die enge Radienabfolge in der Georgenstraße durch einen einheitlichen Radius ersetzt, dazu müsste der gewachsene Gebäudebestand, der in seinen Grundmauern bis auf das Mittelalter zurückreicht, mit einer neuen Straße überbaut werden. Die Gebäude mit den Wohnungen, Geschäften und Gewerbebetrieben müssten abgelöst werden. Die Unterstadt mit der historischen Linienführung der Staatsstraße verliert dadurch ihren Charakter. Dies ist mit den städtebaulichen Untersuchungsergebnissen und den daraus abgeleiteten Zielen nicht vereinbar.

Die Eingriffe in das Privateigentum sind enorm.

Verkehrlich ändert sich wenig, da der höhengleiche Bahnübergang mit allen bereits beschriebenen Defiziten erhalten bleibt. Der geringen verkehrlichen Verbesserungen in der Georgenstraße stehen große Eingriffe in das Privateigentum und den historischen Charakter der Unterstadt gegenüber. Zudem bleibt die unbefriedigende Situation am Bahnübergang bestehen.

Das Planungsziel kann mit dieser Lösung nicht erreicht werden. Eine weitere detailliertere Betrachtung kann daher entfallen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 14 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(c) *Baumaßnahmen nach § 3 Nr. 3 EKrG an der Kreuzung*

Unter § 3 Nr. 3 EKrG fallen Maßnahmen wie

- der Bau von Überführungen.
- die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen.
- die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.

Hinsichtlich des zweiten und dritten Spiegelstrichs wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)ii)(6) (Straßen- und Eisenbahnrechtliche Gesichtspunkte) dieses Beschlusses verwiesen. Der Bau einer Überführung beziehungsweise einer sonstigen höhenfreien Lösung kann am vorhandenen Kreuzungspunkt oder wenn dies nicht möglich ist, durch eine Verlegung der Kreuzung erreicht werden.

Der Vorhabenträger hat hierzu verschiedene Varianten untersucht, die zum Teil auch im Anhörungsverfahren vorgetragen wurden. Die Untersuchung führt der Vorhabenträger zweistufig durch.

Zuerst wird eine Grobanalyse durchgeführt und die nach der Grobanalyse noch verbleibenden Varianten werden tiefergehend untersucht und einem Variantenvergleich unterzogen.

(01) Grobanalyse

Die Varianten 1, 2, 4, 5, 8, 9 und 16 werden vom Vorhabenträger bereits im Rahmen der Grobanalyse aus den weiteren Planungsüberlegungen ausgeschieden.

(001) Variante 1

Bei dieser Variante wird der schienengleiche Bahnübergang durch die Errichtung einer Straßenüberführung (Bahnlinie bleibt unverändert) mit entsprechenden Anrampungen untersucht (Variante 0.a Ziffer 4.3.1 der Unterlage 1b, S. 20).

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Ersatzlösung für den barrierefreien nichtmotorisierten Verkehr erforderlich.
- b) Aufwendige Maßnahmen zur Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes.
- c) Besondere verkehrstechnische Schwierigkeiten (Überschreitung der max. Längsneigung).
- d) Alternativlose Anbindung des Turnhallenweges aufgrund der großen Längsneigung sehr schwierig.
- e) Grenzwertige Trassierung (enge Kuppen und Wannen).
- f) Mindestanforderungen des Straßenbaus / des Straßenverkehrs können nicht erreicht werden.
- g) Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit ist die Errichtung einer Behelfsbrücke über die Naab und die Einrichtung eines Behelfsbahnüberganges sowie eine Behelfsverkehrsführung außerhalb des Baufeldes zwingend erforderlich. Diese bauzeitlichen Behelfe verursachen neben entsprechenden „verlorenen“ Kosten wiederum Eingriffe in Privateigentum.
- h) Behelfsbrücke über die Naab.
- i) Eingriffe ins Privateigentum.
- k) Existenzverlust von einer größeren Anzahl von Betrieben.
- l) Rückwärtige, ersatzweise Erschließung nur durch Umbau von Gebäuden möglich.
- m) Gebäudeablösungen von Wohn- und Geschäftshäusern bzw. Nebengebäuden.
- n) Veränderung der städtebaulichen Struktur.
- o) Es erfolgte eine Prüfung im Rahmen des Abschlusses der EKrG-Kreuzungs-Vereinbarung.
- q) Derart einschneidende Eingriffe in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung, die insoweit maßnahmenursächlichen zahlreichen erheblichen Eingriffe ins Privateigentum und in die städtebauliche Struktur sowie in die wirtschaftliche Existenz von Betrieben werden ungeachtet der Kosten weder für rechtlich durchsetzbar noch für gerechtfertigt erachtet und führen zum Ausscheiden der Variante.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es liegt der Grobanalyse eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde, die § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers, dargelegt unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(c) des Beschlusses und den beigelegten Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke 7%. Die Längsneigung liegt somit innerhalb der Grenzwerte (Ziffer B.II.2.b)ii)(7) des Beschlusses) der RASSt 06. Gleiches gilt für die Radien im Ausbaubereich mit Ausnahme der Einschleifung in die bestehende Georgenstraße mit den Radien von circa 65 m und 20 m, die deutlich unter dem Grenzwert von 80 m liegen und somit wie unter Ziffer B.I.1 (Beschreibung des Vorhabens - städtische Strukturen) beschrieben zur Verkehrsgefährdung führen. Besonders ist noch zu erwähnen, dass im Einschleifungsbereich zwischen der Seilergasse und der Mittel-schulstraße eine Bestands-Längsneigung von circa 10% vorliegt und die Befahrbarkeit damit nicht der RASSt 06 sowie den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

Die Anhebung der Straße um mehr als 7 m über die bestehende Bahnlinie führt dazu, dass die Fahrbahn in etwa auf Höhe der Gebäudedächer verlaufen würde. Eventuell erforderliche Lärm-schutzwände sind dabei noch gar nicht berücksichtigt. Der nicht motorisierte Verkehr würde durch die vorgesehene „Hochstraße“ besonders betroffen sein. Gemäß Art. 9 Abs. 2 BayStrWG sind beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen die Belange der älteren Menschen und Kinder zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, Barrierefreiheit ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen, soweit nicht andere überwiegende öffentliche Belange, insbesondere solche der Verkehrssicherheit, entgegenstehen. Durch die große Stei-gung von 7% werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit der straßenbegleitenden Geh-wege nicht gewährleistet. Die RASSt 06 (Ziffer 6.1.6.2) oder die DIN 18040 (Ziffer 4.3a) sehen eine Längsneigung von maximal 3% vor. Was hier deutlich überschritten ist. Maßnahmen zur Kompensation der fehlenden Barrierefreiheit zeichnen sich nicht ab beziehungsweise drängen sich nicht auf.

Aus städtebaulicher Sicht spricht gegen diese Lösung die Beeinträchtigung der Sichtbeziehung zur historischen Oberstadt mit ihrer das Landschaftsbild prägenden Silhouette. Zudem würde die Unterstadt durch die untersuchte „Hochstraße“ ihre ursprüngliche historische Prägnanz und Gestalt verlieren. Das weithin sichtbare Ensemble der Altstadt von Nabburg ist mit der Nummer E-3-76-144-1 in die Liste der Denkmäler nach Art. 2 BayDSchG eingetragen.

Durch diese Variante werden die beschriebenen verkehrlichen Defizite am Bahnübergang be-seitigt, jedoch in der Georgen- und Regensburger Straße werden sie verfestigt. Das gilt auch

für die Defizite hinsichtlich der städtebaulichen Weiterentwicklung des bestehenden Straßenzuges.

Mit dieser Lösung wird das Planungsziel, die Beseitigung des Bahnüberganges, zwar für den motorisierten Verkehr sowohl auf dem Verkehrsträger Schiene wie auch auf der Straße erreicht. Jedoch nicht die Barrierefreiheit (Ar. 9 BayStrWG) für den nicht motorisierten Verkehr. Es tritt insoweit eine Verschlechterung gegenüber der vorhandenen Situation ein, auch wenn der beschränkte Bahnübergang mit seiner potentialen Verkehrsgefährdung, entfallen würde, da die Trennwirkung in der Stadt Nabburg verstärkt wird.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 1 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(002) Variante 2

Bei dieser Variante wird die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges an vorhandener Stelle durch den Bau eines Straßentunnels (Bahnlinie bleibt unverändert) (Variante 0.b, Ziffer. 4.3.1 der Unterlage 1b S. 20) untersucht.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Eine Nutzung der Tunnelstrecke durch die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer scheidet aus, so dass für diese Verkehrsteilnehmer gesonderte Maßnahmen erforderlich werden. Hierzu wäre der Bau einer separaten Naab- und einer Bahnquerung notwendig.
- b) Neben den rechtlichen und übrigen bautechnischen Schwierigkeiten ist von einem erheblichen technischen und finanziellen Aufwand für die bauzeitliche Sicherstellung des Verkehrs auszugehen. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit sind die Errichtung einer Naabbrücke, die zugleich der ersatzweisen Erschließung der Stadthalle und der Turnhallensiedlung dient, und die Einrichtung eines Behelfsbahnüberganges zwingend erforderlich.
- c) Systembedingt wäre ein Einstau der Tunnelstrecke im Hochwasserfall nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen.
- d) Aufwendige Maßnahmen zur Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes.
- e) Besondere verkehrstechnische Schwierigkeiten (Überschreitung der maximalen Längsneigung).
- f) Alternativlose Anbindung des Turnhallenweges aufgrund der großen Längsneigung sehr schwierig.

- g) Mindestanforderungen des Straßenbaus / des Straßenverkehrs können nicht erreicht werden.
- h) Grenzwertige Trassierung (enge Kuppen und Wannen).
- i) Gebäudeablösungen von Wohn- und Geschäftshäusern bzw. Nebengebäuden.
- j) Veränderung der städtebaulichen Struktur.
- k) Es erfolgte eine Prüfung im Rahmen des Abschlusses der EKrG-Kreuzungsvereinbarung.
- l) Derart einschneidende Eingriffe in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung, die insoweit maßnahmenursächlichen zahlreichen erheblichen Eingriffe ins Privateigentum und in die städtebauliche Struktur sowie in die wirtschaftliche Existenz von Betrieben werden ungeachtet der Kosten weder für rechtlich durchsetzbar noch für gerechtfertigt erachtet und führen zum Ausscheiden der Variante.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es liegt der Grobanalyse eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(d) des Beschlusses und den beigelegten Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke 8%. Die Längsneigung entspricht somit dem Grenzwert (Ziffer B.II.2.b)ii)(7) des Beschlusses) der RAST 06. Die Radien im Ausbaubereich in der Georgenstraße entsprechen wie bei der Variante 1 (Ziffer B.II.2.b)ii)(11)(c)(01)(001) des Beschlusses) mit Ausnahme der Einschleifung in die bestehende Georgenstraße der RAST 06. Mit den Radien von circa 65 m und 20 m liegen die Radien im Bereich der Einschleifung deutlich unter dem Grenzwert von 80 m und führen somit wie unter Ziffer B.I.1 (Beschreibung des Vorhabens - städtische Strukturen) beschrieben zu einer Verkehrsgefährdung. Besonders ist noch zu erwähnen, dass im Einschleifungsbereich zwischen der Seilergasse und der Mittelschulstraße eine Bestands-Längsneigung von circa 10% vorliegt und die Befahrbarkeit damit nicht der RAST 06 sowie den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

Nach den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen beträgt die Länge des Straßentunnels 260 m. Ab einer geschlossenen Länge von 80 m gelten die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, RABT, Ausgabe 2006 (RABT Ziffer 0.3). Die zulässige Längsneigung ist nach Ziffer 2.2 der RABT auf maximal 5% festgelegt. Der gleiche Wert ist auch in der EU-Tunnelrichtlinie in Anhang 1 § 2.2 enthalten. Obwohl die Grenzwerte für die RAST 06 im

Ein- und Ausfahrtsbereich mit 8% gerade noch eingehalten werden, werden sie im Tunnel damit nicht mehr eingehalten.

Die RABT trifft nur Regelungen für den motorisierten Verkehr, nicht jedoch für den nicht motorisierten Verkehr. Um die angestrebte Barrierefreiheit, wie in Art. 9 Abs. 2 BayStrWG beschrieben, im Tunnel zu erreichen, der grundsätzlich vom nicht motorisierten Verkehr benutzt werden darf, wäre eine Gefährdungsanalyse oder eine Ersatzmaßnahme vorzusehen. In der RABT ist unter Ziffer 0.3 ein Hinweis enthalten, falls gleichzeitig die Benutzung von Fußgängern zugelassen werden soll. Es sind dann zusätzliche Randbedingungen zu beachten. Welche Randbedingungen das konkret sein sollen, ist insbesondere in der Richtlinie der RAS 06 nicht enthalten. In der DIN 18040 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum ist in Ziffer 4.3a die Längsneigung auf maximal 3% begrenzt und mit Zwischenpodesten in einem maximalen Abstand von 10 m auf maximal 6% begrenzt. Hier wäre, da keine einheitlichen technischen Empfehlungen aus Fachkreisen vorliegen, in einer zusätzlichen Risiko- Gefährdungsanalyse zu prüfen, ob und wann unter welchen technischen Möglichkeiten eine barrierefreie Nutzung des Tunnels vertretbar wäre. Da es neben dieser Variante noch weitere gibt, würde der Rahmen dieser Grobanalyse überschritten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das nachgeordnete örtliche Straßennetz wie auch auf das Privateigentum wird auf die Ausführungen zu Variante 1 (B.II.2.b)ii)(11)(c)(01)(001)) sowie auf die Ausführungen des Vorhabenträgers, die unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(d) des Beschlusses im Wesentlichen wiedergegeben sind, verwiesen.

Mit dieser Lösung würde das Planungsziel, die Beseitigung des Bahnüberganges, zwar grundsätzlich für den motorisierten Verkehr sowohl auf dem Verkehrsträger Schiene wie auch auf der Straße wie bei der Variante 1 erreicht werden, jedoch würden hierbei die anerkannten Regeln der Technik nicht eingehalten. Zudem würde die Barrierefreiheit (Ar. 9 BayStrWG) für den nicht motorisierten Verkehr nicht erreicht werden.

Es tritt insoweit wie bei der Variante 1 eine Verschlechterung gegenüber der vorhandenen Situation ein, da die Trennwirkung in der Stadt Nabburg verstärkt werden würde.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 2 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(003) Variante 4

Bei dieser Variante wird die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit einer höhenfreien Kreuzung (Unterführung der Staatstraße) auf Höhe (nördlich) der Stadthalle und einer Einschleifung der Verlegungsstrecke in die Regensburger Straße (Fiktivtrassen 1.5, Ziffer 4.3.1.3 der Unterlage 1b S. 28) etwa bei Haus-Nr. 15 untersucht.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Wie die Untersuchungen zur Trasse 1.5 (gerade Linienführung zur Regensburger Straße) zeigen, lassen sich die trassierungstechnisch zulässigen Maximalwerte für die Längsneigung nicht einhalten. Um die vorhandenen Höhenunterschiede zu überwinden wären Längsneigungen von bis zu 12% notwendig. Dennoch müsste die Verknüpfung (Kreisverkehrsplatz - KVP) mit der Austraße in einem Bereich mit mindestens 6% Längsneigung erfolgen. Dies ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht vertretbar. Der zulässige Maximalwert der Längsneigung wird damit nahezu um den Faktor 2 überschritten.
- b) Die Variante 1.5 (V4) ist insoweit bereits verkehrstechnisch unzulässig und ist deshalb auszuschließen.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es liegt der Grobanalyse eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Der Kreuzungspunkt wird um circa 200 m nach Süden verlegt. Damit liegt der verlegte Kreuzungspunkt im ausgewiesenen Kreuzungskorridor wie er in der städtebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20.04.2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 ausgewiesen ist. Die drei dort genannten Kriterien sind das Ergebnis der Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der beauftragten Planungsgruppe. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Der bisherige Bahnübergang wird aufgelassen.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(f) des Beschlusses und den beigelegten Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke 12%. Die Längsneigung liegt somit deutlich über dem Grenzwert (Ziffer B.II.2.b)ii)(7) des Beschlusses) der RAS 06 und sogar über der Längsneigung in der bestehenden Georgenstraße (circa 10%). Damit ergäbe sich neben der nicht regelkonformen Planung auch noch gegenüber der bestehenden Ortsdurchfahrt eine Verschlechterung.

Weiter sieht der Vorhabenträger eine Verknüpfung der Verlegungsstrecke mit der Austraße in einem Bereich mit einer Längsneigung von 6% mittels eines Kreisverkehrs als verkehrstechnisch nicht vertretbar an. Weder die RAS 06 noch das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ziffer 2.1.1) beinhalten für den Einsatz innerhalb bebauter Gebiete hierzu nähere Vorgaben.

Hilfsweise kann auf die RAL 2012 Ziffer 6.2.3 zurückgegriffen werden. Demnach soll die Längsneigung in allen Knotenpunktzufahrten möglichst gering sein. In den übergeordneten Zufahrten

soll sie 4% (maximal 6%) nicht überschreiten. Die Längsneigungen der untergeordneten Straßen sollten wegen der Erkennbarkeit des Knotenpunktes und der erforderlichen Brems- beziehungsweise Beschleunigungsvorgänge unterhalb der zulässigen Maximalwerte nach Tabelle 14 (Höchstlängsneigungen: EKL 3 maximal 6,5%) für die Längsneigungen der zugehörigen Entwurfsklassen liegen. In der unmittelbaren Knotenpunktzufahrt ist auf einer Strecke von $L \approx 25$ m vom Rand der übergeordneten Fahrbahn aus eine Längsneigung von maximal 2,5% anzustreben. Damit kann nach den derzeit gültigen Richtlinien, die den anerkannten Regeln der Technik entsprechen, der Kreisverkehrsplatz nicht als verkehrssicher angesehen werden. Alternativ könnte allenfalls eine Ampelanlage in Betracht gezogen werden.

Für den nicht motorisierten Verkehr und die anzustrebende Barrierefreiheit ist nach der DIN 18040 eine Längsneigung von 3% oder von maximal 6% mit Zwischenpodesten alle 10 m zulässig. In der RAS 06 ist in Ziffer 6.1.6.2 (Elemente für Barrierefreiheit) eine maximale Längsneigung von 3% zulässig. Diese Werte werden erheblich überschritten.

Diese Lösung berücksichtigt die städtebaulich prägende historische Stadtsilhouette, die nicht beeinträchtigt wird, da die Straße unter der Bahn hindurchgeführt wird. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in der städtebaulichen Untersuchung „Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040“ insbesondere auf Seite 17 wird für vertiefte Erhebungen verwiesen, die die Grobanalyse überschreiten. So wäre die sogenannte Südstadt städtebaulich in Bereichen neu zu ordnen und zu überplanen, da Ortstraßen verlegt und Wohn- und Geschäftshäuser wie auch gewerbliche Einrichtungen der Daseinsversorgung verlegt werden müssten.

Das Planungsziel würde, da der Bahnübergang aufgelassen wird, zwar erreicht werden, jedoch entspricht die vorgetragene Lösung nicht den anerkannten Regeln der Technik i.S.d. Art. 9 Abs. 1 und 2 BayStrWG.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 4 daher bereits in der Grobanalyse auszuschließen.

(004) Variante 5

Diese Variante sieht eine Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit einer höhenfreien Kreuzung (Unterführung der Staatsstraße) auf Höhe (nördlich) der Stadthalle und Einschleifung der Verlegungsstrecke in die Regensburger Straße (Fiktivtrassen 1.5a, Ziffer 4.3.1.3 der Unterlage 1b S. 28) vor.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Ersatzlösung für den barrierefreien nichtmotorisierten Verkehr erforderlich.

- b) Überschreitung der max. Längsneigung.
- c) Aufwendige Maßnahmen zur Anbindung der Austraße, die Abkröpfung der Regensburger Straße und des Ramgrabens mit zusätzlichen Eingriffen ins Privateigentum.
- d) Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von über 500 m.
- e) Ersatz für Parkplatz vor der Nordgauhalle.
- f) Der Kreis der mittelbar Betroffenen ist weitaus größer und kann nicht abschließend eingegrenzt werden.
- g) Aus städtebaulicher Sicht ist dies angesichts der unmittelbaren Nachbarschaft zu bestehenden Wohngebäuden inakzeptabel, Neuordnung erforderlich.
- h) Erhebliche Eingriffe ins Privateigentum.
- i) Existenzverlust von einer größeren Anzahl von Betrieben.
- j) Gebäudeablösungen von Wohn- und Geschäftshäusern bzw. Nebengebäuden.
- k) Derart einschneidende Eingriffe in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung, die insoweit maßnahmenursächlichen zahlreichen erheblichen Eingriffe in Privateigentum sowie in die wirtschaftliche Existenz eingerichteter Betriebe werden ungeachtet der Kosten weder für rechtlich durchsetzbar noch für gerechtfertigt erachtet.

Darüber hinaus ist die Fiktivtrasse 1.5a (V5) aus verkehrstechnischer Sicht unzulässig. Angesichts der vorliegenden Topographie werden Längsneigungen notwendig, die die zulässigen Höchstwerte überschreiten.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es liegt der Grobanalyse eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Der Kreuzungspunkt wird wie bei der Variante 4 auch um circa 200 m nach Süden verlegt. Damit liegt der verlegte Kreuzungspunkt im ausgewiesenen Kreuzungskorridor wie er in der städttebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20.04.2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 empfohlen wurde. Die drei dort genannten Kriterien sind das Ergebnis der Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der beauftragten Planungsgruppe. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Der bisherige Bahnübergang wird aufgelassen.

Die Variante 5 unterscheidet sich von der Variante 4 im Wesentlichen durch eine geringere Längsneigung beginnend in etwa bei der Austraße bis zur Regensburger Straße und verläuft nördlich des Supermarktes in einer geschwungenen S-Kurve. Dadurch wird die Entwicklungslänge im Vergleich zur Variante 4 um circa 37 m verlängert. Demgegenüber nimmt die maximale Steigung von 12% auf 8% ab, mit der Folge, dass in den baulichen Bestand wesentlich stärker eingegriffen werden muss.

Die Längsneigung entspricht somit dem Grenzwert (Ziffer B.II.2.b)ii)(7) des Beschlusses) der RAST 06 und liegt circa 2% unter der Längsneigung in der bestehenden Georgenstraße mit circa 10%. Gegenüber dem Bestand tritt insoweit eine Verbesserung ein und die einschlägige technische Richtlinie wird eingehalten.

Die Anpassungen der Straßen im nachgeordneten Wegenetz sind gegenüber der Variante 4 ausweislich der überlassenen Pläne umfangreicher, wie auch die Eingriffe in das Privateigentum. Auch der zugehörige Flächenverbrauch, insbesondere wegen der längeren Strecke und der Aufstellflächen für den Damm, ist wohl größer als bei der Variante 4.

Hinsichtlich der Verknüpfung der Verlegungsstrecke mit der Austraße treten bei der Variante 5 nicht die Schwierigkeiten mit der Längsneigung auf, so dass der Kreisverkehr gut befahrbar gestaltet werden könnte.

Für den nicht motorisierten Verkehr und die anzustrebende Barrierefreiheit ist nach der DIN 18040 eine Längsneigung von 3% oder von maximal 6% mit Zwischenpodesten alle 10 m zulässig. In der RAST 06 ist in Ziffer 6.1.6.2 (Elemente für Barrierefreiheit) eine maximale Längsneigung von 3% zulässig. Für die Steigungsstrecke zur Regensburger Straße hinauf tritt zwar gegenüber der Bestandstrecke für den nicht motorisierten Verkehr und die anzustrebende Barrierefreiheit eine Verbesserung ein, jedoch werden die Anforderungen der Barrierefreiheit nicht erreicht. Im Kreuzungsbereich mit der Bahnlinie beträgt die Längsneigung 7%. Zur Erreichung der Barrierefreiheit ist wohl eine zusätzliche Unterführung erforderlich.

Im Übrigen wird hinsichtlich der städtebaulichen Belange auf die Ausführungen zur Variante 4 unter Ziffer B.II.2.b)ii)(11)(c)(01)(003) des Beschlusses Bezug genommen. Zusätzlich kommen die großen Dammhöhen mit circa 4,5 m mit eventuellen Lärmschutzwänden hinzu, die das Stadtbild der Südstadt markant überprägen.

Das Planungsziel würde bei dieser Variante, da der Bahnübergang aufgelassen wird zwar grundsätzlich erreicht werden. Die Anforderungen an die anzustrebende Barrierefreiheit des Art. 9 Abs. 1 S. 5 BayStrWG sind jedoch nicht erfüllt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 5 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(005) Variante 8

Das ist eine Variante mit Querung der Naab zwischen Nordgauhalle und der Siedlung „Turnhallenweg“ mit anschließender Untertunnelung der Bahnlinie, des Bahnhofs und Gewerbeflächen am Bahnhof und Einmündung am Bauanfang beim ehemaligen Autohaus in die Regensburger Straße (Ziffer 4.5 / Ziffer 4.5.5 der Unterlage 1b S. 39).

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Überschreitung der max. Längsneigung, sowohl im Tunnel, als auch im Bereich Kreisverkehrsanbindung.
- b) Enorme Umwege für den örtlichen Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr.
- c) Erheblicher Massenüberschuss aufgrund der Gradientenlage.
- d) Massive Eingriffe in das bebaute Gebiet am Rankenweg und der Turnhallensiedlung.
- e) Eingriffe in unbebaute Flächen östlich der Naab.
- f) Enorme Störungen der Grundwasserströme.
- g) Aufwendige barrierefreie Ersatzlösung für den nichtmotorisierten Verkehr.
- h) Große Baulänge.
- i) Ausbau des Naabweges erforderlich.
- k) Aufeinanderfolgende Einmündungen (St2040 neu in die St2040 alt und bestehende Einmündung St 2156/St2040 alt), dadurch Verschlechterung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs.
- l) Grund- und hochwassersicherer Tunnel (Sicherheitsausstattungen) mit anschließendem Trog.
- m) Zerschneidung von Ortsstrukturen.
- n) Die Variante ist insoweit bereits verkehrstechnisch unzulässig und ist deshalb auszuschneiden.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es liegt der Grobanalyse eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Der Kreuzungspunkt wird um circa 580 m nach Süden verlegt. Damit liegt der geplante Kreuzungspunkt nicht mehr im ausgewiesenen Kreuzungskorridor wie er in der städtebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20. April 2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 empfohlen

wurde. Die drei dort genannten Kriterien sind das Ergebnis der Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der beauftragten Planungsgruppe. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Der bisherige Bahnübergang wird aufgelassen.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(j) des Beschlusses und den beigelegten Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke circa 12,9%. Die Längsneigung liegt somit deutlich über dem Grenzwert (Ziffer B.II.2.b)ii)(7) des Beschlusses) der RASSt 06 und über der Längsneigung in der bestehenden Georgenstraße (circa 10%). Damit ergäbe sich neben der nicht regelkonformen Planung auch noch gegenüber der bestehenden Ortsdurchfahrt eine Verschlechterung.

Der kleinste in der Planung enthaltene Radius beträgt 80 m und entspricht dem Grenzwert der einschlägigen Richtlinie RASSt 06.

Zur Unterquerung der zweigleisigen Bahnlinie ist ein Tunnel von circa 470 m Länge vorgesehen. Ab einer geschlossenen Länge von 80 m wird eine Unterführung als Tunnel eingestuft (RABT Ziffer 0.3). Im Tunnel selbst ist für den motorisierten Verkehr die RABT 2006 einschlägig. Die zulässige Längsneigung ist nach Ziffer 2.2 auf maximal 5% festgelegt. Der gleiche Wert ist auch in der EU-Tunnelrichtlinie in Anhang 1 § 2.2 enthalten. Ab einer Tunnellänge von 400 m ist die Längsneigung auf 3% zu begrenzen. Die zulässige Längsneigung im Tunnel wird insoweit überschritten.

Die RABT trifft nur Regelungen für den motorisierten Verkehr, nicht jedoch für den nicht motorisierten Verkehr. Um die angestrebte Barrierefreiheit wie in Art. 9 Abs. 2 BayStrWG beschrieben im Tunnel zu erreichen, der grundsätzlich benutzt werden darf, wäre eine Gefährdungsanalyse oder eine Ersatzmaßnahme vorzusehen. In der RABT ist unter Ziffer 0.3 ein Hinweis enthalten, falls gleichzeitig die Benutzung von Fußgängern zugelassen werden soll. Es sind dann zusätzliche Randbedingungen zu beachten. Welche Randbedingungen das konkret sein sollen, ist in der einschlägigen Richtlinie der RASSt 06 nicht enthalten. In der DIN 18040 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum ist in Ziffer 4.3a die Längsneigung auf maximal 3% begrenzt und mit Zwischenpodesten in einem maximalen Abstand von 10 m auf maximal 6% begrenzt. Hier wäre, da keine einheitlichen technischen Empfehlungen aus Fachkreisen vorliegen, in einer zusätzlichen Risiko- Gefährdungsanalyse zu prüfen, ob und wann unter welchen technischen Möglichkeiten eine barrierefreie Nutzung des Tunnels vertretbar wäre.

Da es neben dieser Variante noch weitere gibt, würde der Rahmen dieser Grobanalyse überschritten. Alternativ könnte für den nicht motorisierten Verkehr und zur Erlangung der Barrierefreiheit, wie unter lit. g) vom Vorhabenträger bereits erkannt, eine separate Unterführung, die nur die Bahnlinie unterquert, vorgesehen werden.

Durch die große Verschiebung des Kreuzungspunktes nach Süden entsteht für den dominanten Binnen, Ziel-/Quell-Verkehr eine enorme Umwegigkeit. So ergibt sich für den Verkehrsteilnehmer, der von der Ecke Naabweg/Oberviechtacher Straße zur Georgenstraße zum Bankgebäude möchte eine Wegstrecke vom circa 2,1 km im Vergleich zur gegenwärtigen Situation von circa 0,26 km.

Die vorhandene Trennwirkung durch die Naab sowie die zweigleisige Bahnlinie wird wegen der großen Umwegigkeit gegenüber der Bestandsituation noch verstärkt.

Der Vorhabenträger führt zurecht in lit. k) aus, dass wegen der kurzen Abfolge der beschriebenen Knotenpunkte in der Oberviechtacher Straße (Ecken Naabweg/Oberviechtacher Straße und Neunburger Straße/Oberviechtacher Straße, Abstand lediglich 50 m) der Verkehrsfluss wegen der vorhanden und prognostizierten Verkehrsbelastung behindert würde und die Funktionsfähigkeit und die Leistungsfähigkeit noch untersucht werden müssten.

Die Tunnelsohle liegt ausweislich des überlassenen Höhenplanes in einer Tiefe von etwa 11 m unter dem Gelände.

Der geplante Tunnel würde damit vollständig in einer Mächtigkeit von circa 6 bis 7 m in das Grundwasser eintauchen und insbesondere im Bereich zwischen der Bahnlinie/Turnhallensiedlung und der Naab quer (frontal) von der Grundwasserfließrichtung angeströmt. Auf die Ausführungen in der Unterlage 10.5.1 und die dortigen Beschreibungen wird verwiesen. Die Mächtigkeit des Grundwasserleiters wurde vom Vorhabenträger mit 6,5 bis 8,6 m ermittelt. Aufwändige technische (Düker-)Lösungen zur Umleitung des Grundwasserstromes, der im Mittel zur Naab fließt, werden erforderlich.

Die gesetzlichen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes, jedwede Eingriffe zu minimieren sind mit dieser Lösung wohl nicht als erfüllt anzusehen. Da die natürliche geologische Barriere der gewachsenen, anstehenden Gneis- und Granitformationen künstlich verlängert würde, führt diese Lösung neben den hohen technischen Aufwendungen für die Betriebssicherheit auch zu vorhersehbaren ausgeprägten dauerhaften Beeinträchtigungen des Grundwasserstromes.

Das Planungsziel wird bei dieser Variante, da der Bahnübergang aufgelassen wird zwar grundsätzlich erreicht, jedoch entspricht die vorgetragene Lösung nicht den anerkannten Regeln der Technik (Art. 9 Abs. 1 und 2 BayStrWG) wie auch nicht dem Minimierungsgrundsatz des Wasserhaushaltsgesetzes. Insbesondere die Anforderungen an die anzustrebende Barrierefreiheit des Art. 9 Abs. 1 Satz 5 BayStrWG ist nicht gegeben.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 8 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(006) Variante 9

Die Variante ist eine Modifizierung der Variante 10 gemäß der Skizze eines Einwenders die im Erörterungstermin am 19. April 2018 übergeben wurde.

Als Ausschlusskriterien für die Variante führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Unterschreitung des Mindestradius.
- b) Neubau einer Naabbrücke.
- c) Eingriffe in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung sowie in die wirtschaftliche Existenz von eingerichteten Betrieben.
- d) Teilüberbauung des Parkplatzes vor der Nordgauhalle.
- e) Überbauung Fahrradabstellplatz am Bahnhof.
- f) Verlegung der Panzerverladerampe.
- g) Entfall der Fernsprechvermittlung und zusammenhängende fernmeldetechnische Forderungen.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es liegt der Grobanalyse eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Der Kreuzungspunkt wird um circa 195 m nach Süden verlegt. Damit liegt der geplante Kreuzungspunkt im ausgewiesenen Kreuzungskorridor wie er in der städtebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20. April 2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 empfohlen wurde. Die drei dort genannten Kriterien sind das Ergebnis der Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der beauftragten Planungsgruppe. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Der bisherige Bahnübergang wird aufgelassen.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(k) des Beschlusses und dem beigelegten Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke circa 7%. Anzumerken ist, dass der der Zusammenstellung des Vorhabenträgers beiliegende Höhenplan identisch ist mit der planfestgestellten Unterlage 7.1b und mit der Variante 10. Der beiliegende Lageplan stellt nur die Variante 9 dar. Die Trasse verlängert sich um circa 47 m, was im Höhen-

plan graphisch fast nicht darstellbar ist, so dass die nicht durchgeführte Änderung des Höhenplans für die Bewertung unerheblich ist. Demgegenüber ist im Lageplan die Änderung deutlich zu erkennen. Die Variante 9 unterscheidet sich gegenüber Variante 10 dahingehend, dass im Bereich des ehemaligen Gewerbetriebes für den Agrarhandel die Trasse nach Süden mit Beibehaltung des Radius verlängert wird, so dass die Rückführung in den Rankenweg südwestlich des Gebäudes Rankenweg 12 verlaufen sollte. Somit wird die Trasse geringfügig länger. Dadurch würde ein Gebäudeabbruch des Gewerbebetriebs gegen einen anderen ausgetauscht. Die maximale Längsneigung nach der RAST 06 beträgt 8 %. Vorliegend beträgt sie bei dieser Variante 7%. Der maximale Wert wird damit unterschritten. Die anerkannten Regeln der Technik sind somit für den motorisierten Verkehr eingehalten. Der kleinste Radius beträgt ausweislich des zur Verfügung gestellten Lageplans im Bereich des Agrar-Gewerbegebietes 90 m. Somit ist der Mindestradius nach der RAST 06 mit 80 m überschritten.

Für den nicht motorisierten Verkehr und die anzustrebende Barrierefreiheit ist nach der DIN 18040 eine Längsneigung von 3% oder von maximal 6% mit Zwischenpodesten alle 10 m zulässig. In der RAST 06 ist in Ziffer 6.1.6.2 (Elemente für Barrierefreiheit) eine maximale Längsneigung von 3% zulässig. In der Troglage, wo die größte Längsneigung geplant ist, ist in der Variante 9 und der Variante 10 auf der Südseite ein hochgesetzter Geh- und Radweg geplant, so dass die Anforderungen der RAST 06 weitestgehend eingehalten werden. Zudem wird am bestehenden Bahnübergang eine Fußgängerunterführung vorgesehen, die über einen Weg barrierefrei erreicht werden kann. Die Fortführung des Weges in die Georgenstraße über den „Alten Brückweg“ ist nach den Angaben des Vorhabenträgers herstellbar.

Diese Lösung berücksichtigt die städtebaulich prägende historische Stadtsilhouette, die nicht beeinträchtigt wird, da die Straße unter der Bahn hindurchgeführt wird. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in der städtebaulichen Untersuchung „Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040“ insbesondere auf Seite 17 wird verwiesen. So könnte von Seiten der Stadt Nabburg für die sogenannte Südstadt im Rahmen der Bauleitplanung die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken gesteuert und geordnet werden. Hierzu hat die Stadt 2010 den Bebauungsplan „Umgehungsstraße Südstadt“ erstellt und das Verfahren auch angestoßen. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii)(4) des Beschlusses verwiesen.

Die Zufahrt zum Güterbahnhof wäre zu verlegen.

Eine mögliche Verlegung der Panzerverladerampe, die nicht im Planungsumgriff der Variante 9 und Variante 10 liegt, ist nicht Gegenstand der Variantenuntersuchung, da sie auf dem Gelände der Bahn AG liegt. Eine Regelung wäre zwischen dem Besteller der Dienstleistung und deren Erbringer (Bahn AG) außerhalb der Planfeststellung zu suchen.

Anzumerken ist, dass die Variante 9 ab dem Bahnhof mit der Variante 10 sowohl im Grund- wie im Aufriss gleich ist. Die Varianten 6 und 7 verlaufen lediglich im Grundriss mit der Variante 9 und 10 überwiegend auf der gleichen Trasse.

Das Planungsziel wird bei dieser Variante wie auch bei der Variante 10, da der Bahnübergang aufgelassen wird, erreicht. Die vorgetragene Lösung entspricht den anerkannten Regeln der Technik (Art. 9 Abs. 1 und 2 BayStrWG). Die Anforderungen an die anzustrebende Barrierefreiheit des Absatzes 1 Satz 5 sind gegeben. Gegenüber der Variante 10 ist sie länger und erfordert einen größeren Flächenbedarf.

Diese Lösung erfordert wegen der verkehrstechnisch nicht notwendigen Verlängerung der Trasse größere Eingriff in Grund und Boden (Privateigentum). Verkehrstechnisch ist sie ebenso funktional wie die Variante 10. Nach Art. 9 Abs. 2 S. 2 BayStrWG ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächenbeanspruchung in die Abwägung mit einzustellen. Für die verkehrliche Abwicklung des Verkehrs – motorisiert oder nicht motorisiert – ergeben sich durch die zusätzliche Flächen-/ Grundinanspruchnahme keine Verbesserungen oder Vorteile gegenüber der Variante 10. Die zusätzlichen Eingriffe sind bei einer Wahl der Variante 10 vermeidbar.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 9 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(007) Variante V.16

Durch die Tieferlegung der Bahn und Beibehaltung der Staatsstraße 2040 in Lage und Höhe wird eine höhenfreie Kreuzung hergestellt (Ziffer 4.5.4 der Unterlage 1b S. 38).

Als Bewertungskriterien führt der Vorhabenträger in Stichpunkten aus:

- a) Grund- und hochwassersicherer Tunnel und anschließender Trog erforderlich.
- b) Massive Störung der Grundwasserströme.
- c) Bau unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes (lange Bauzeit).
- d) große Baulänge wegen der geringen max. Längsneigung der Bahntrasse.
- e) Verlegung beziehungsweise Tieferlegung des (Bahnhof-) Haltepunktes Nabburg erforderlich.
- f) baubedingte und auch dauerhafte Eingriffe in Natur und Landschaft (Landschaftsschutzgebiet und vorhandene Biotopstrukturen der Naab) zum Bau des Troges erforderlich.
- g) Eine Kostenteilung nach EKrG (Kostenteilung zwischen dem Baulastträger des Schienenweges, dem Bund und dem Baulastträger der Staatsstraße 2040) wäre

in diesem Fall nicht möglich. Der Vorhabenträger, hier die DB AG, müsste die Kosten der Herstellung vollumfänglich allein tragen.

- h) Der Vorhabenträger für diese Maßnahme wäre die DB AG; zuständig für das Planfeststellungsverfahren wäre das Eisenbahn Bundesamt.

Die DB AG hat die Maßnahme im Rahmen des Abschlusses der Kreuzungsvereinbarung aus technischen und wirtschaftlichen Gründen verworfen.

- i) Darüber hinaus ist die Variante im Rahmen der Grobanalyse nicht ausreichend geeignet, um in der weitergehenden Untersuchung näher behandelt zu werden.
- k) Die Variante wird ausgeschieden.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Es liegt der Grobanalyse eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht. Über Art und Umfang ist nach § 5 EKrG eine Vereinbarung zu schließen. Ob die Kostentragung nach § 13 EKrG zum Tragen kommt, ist hier nicht zu bewerten. Kommt eine Vereinbarung zur Kostentragung zwischen den Kreuzungsbeteiligten, hier zwischen dem Vorhabenträger und der Bahn, nicht zustande, so kann jeder Beteiligte eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§ 6, 7 EKrG) beantragen. Auf die Duldungspflicht nach § 10 EKrG wird obligatorisch verwiesen. Darüber ist im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(s) des Beschlusses und ausweislich des überlassenen Lageplans beträgt die Baulänge für die Tieferlegung der Bahn circa 1.290 m.

Die maximale Steigung wird im zugehörigen Höhenplan mit 12,5‰ ausgewiesen. Die Trasse beginnt südlich des Bahnhofs und endet beim Schießstättenweg. Ausweislich des vom Vorhabenträger überlassenen E-Mail-Verkehrs vom 8. April 2021 weist die Bahn darauf hin, dass innerhalb eines Bahnhofs ein unvorhergesehener Halt eines schweren Zuges nicht auszuschließen ist. Anfahrende schwere Züge könnten Probleme durch den schlechten Reibwert Rad - Schiene bekommen und benötigen dann gegebenenfalls ein weiteres anschiebendes Triebfahrzeug, aus diesem Grund sollten die Rampen keine größere Neigung als 5‰ aufweisen. Werden Bahnhöfe neu gebaut beträgt die Längsneigung 2,5‰.

Das bedeutet für die Tieferlegung der Bahn, dass die vom Vorhabenträger angenommene Längsneigung voraussichtlich zu steil ist und verringert werden müsste, um die Strecke praxistauglich, wie von der Bahn beschrieben, zu machen. Bei einer Begrenzung der Längsneigung auf 5‰ verlängert sich die Baulänge um rund den Faktor 2,5 und bei einer Längsneigung von

2,5‰ um rund den Faktor 5. In einer Grobabschätzung verlängert sich somit die Baulänge proportional somit auf circa 3.225 m beziehungsweise auf circa 6.450 m. Die Ausrundungen wurden dabei vom Vorhabenträger unverändert übernommen.

Als Folgemaßnahme wäre auch der Bahnhof sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr gänzlich zu überplanen und wahrscheinlich (Richtung Süden) weiträumig zu verlegen. Dadurch nimm die Attraktivität für den Personenverkehr merklich ab. Alternativ wäre für die Personenbeförderung ein neuer Haltepunkt in Tieflage zentrumnah grundsätzlich denkbar, jedoch nicht an eine Tieflage gebunden. Der neue Haltepunkt ist auch nicht Bestandteil des Antrages und steht in keinem Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnübergangs.

Die Staatstraße 2040 könnte ohne Veränderung weiter betrieben werden.

Eine im Stadtbereich überdeckte Tieflage, wie bereits in der städtebaulichen Untersuchung vom 23.03.1998 beschrieben, hätte den Vorteil einer Lärmentlastung für die Ober- wie für die Unterstadt.

Diese überdeckte Tieflage (Einhausung der Bahnlinie), als quasi Tunnel, wäre technisch für die Abwicklung des bestehenden wie auch für den künftigen Bahnbetrieb nicht erforderlich.

In einer Vorstudie der DB AG vom 16.05.2019, die der Stadt Nabburg vorliegt, wird auf Seite 20 ausgeführt, dass eine Absenkung der Bahnlinie in eine Troglage wie in der vorliegenden Variante beschrieben, aus Sicht des Immissionsschutzes jedoch zu keinen deutlichen Verbesserungen der Lärmsituation führt, da das Gelände links der Gleise zum Ortskern hin stark ansteigt. Dieser Gesichtspunkt wäre bei weiteren Untersuchungen technisch wie auch rechtlich hinsichtlich der Notwendigkeit näher zu untersuchen.

Wie bei der Variante 15 (Eisenbahntunnel durch den Stadtberg) hat die DB AG jedoch kein grundsätzliches Interesse an einer solchen Lösung, da die bestehende Trassenlage keine nennenswerten betriebstechnischen Einschränkungen des Verkehrsablaufes hat. Auf die dortigen Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)ii)(11)(a)(01) des Beschlusses zur Tunnellösung wird Bezug genommen.

Die Eingriffe in das Grundwasser wie auch in den zur Naab gerichteten Grundwasserstrom sind wegen der wohl vollständigen Führung des Bahntroges im Grundwasserbereich, auch wenn der Grundwasserstand stark schwankt und der Eingriff wegen der oben aufgezeigten enormen Länge um ein vielfaches größer wäre als bei vielen anderen untersuchten Varianten, auch um ein vielfaches schwerwiegender als bei vielen anderen Varianten, die auch in das Grundwasser eingreifen. Die Ausbildung zur Umleitung des Grundwasserstromes zur Naab hin erfordert mitunter über einige Kilometer lange Düker-Konstruktionen. Ob diese Düker jeweils als wartungsarme Gravitations-Düker realisierbar sein würden oder mit Schöpfwerken kombiniert werden müssten, um negative Auswirkungen auf die historisch gewachsene Bebauung entlang der

Bahnlinie in der Unterstadt insbesondere in den Straßenzügen „Alter Brückweg“ und Mühlweg zu vermeiden, muss eventuell vertieften Untersuchungen vorbehalten bleiben, da dies von vielen Faktoren abhängig sein kann.

In der städtebaulichen Studie vom 23. Mai 1998 ist diese Variante bereits abgehandelt worden. Darin wird auf Seite 25 unter andern ausgeführt:

„Neben der Lösung der Verkehrsprobleme eröffnet diese Alternative die Chance, den heute völlig versperrten Zugang zur Naab im Bereich der Oberstadt wieder möglich zu machen und führt darüber hinaus zu einer spürbaren Lärmentlastung.

Würde bei einer solchen Lösung der Verkehr weiterhin in der Georgenstraße/Regensburger Straße geführt werden, bliebe aber der Nachteil der starken Verkehrsbelastung dieses Geschäftsbereichs und eine Verkehrsberuhigung wäre nicht möglich.

Eine überschlägige Ermittlung der Kosten für diese Lösung durch die Planungsabteilung der Deutschen Bahn AG führt zu Größenordnungen (u.a. auch bedingt durch Grundwasser, Felsabtrag, Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs), die eine Weiterverfolgung einer solchen Alternative nicht sinnvoll erscheinen lassen. In diesem Zusammenhang wurde auch die weiträumige Verlegung der Bahn etwa parallel der Autobahn diskutiert und verworfen.“

Von Seiten der Bahn AG besteht wie bereits mehrfach ausgeführt, wegen der generellen Bevorrechtigung des Bahnbetriebes gegenüber dem Straßenverkehr unabhängig ob er motorisiert ist oder nicht, kein Interesse, da für den laufenden Betrieb eher Nachteile in Form von höheren Betriebskosten und geringeren Einnahmen wegen geringerer Fahrgastzahlen zu erwarten sind (insbesondere durch die eventuell zentrumsferne Verlagerung des Bahnhofs,). Zudem ist diese Lösung mit ausgesprochen hohen Herstellungskosten, wie bereits 1998 in der Studie ausgeführt, verbunden. Nicht zum Planungsziel und somit auch nicht Bestandteil des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens, gehört die Schaffung eines Zugangs oder mehrerer Zugänge zur Naab.

Mit dieser Lösung werden das Planungsziel und die Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes mit großen technischen Aufwand und sehr großen Eingriffen in das Grundwasser wie auch in den Grundwasserstrom sowie eventuell in die Eigentumsverhältnisse der Anwesen entlang der Bahnlinie in der Unterstadt, erreicht. Auch ist gegebenenfalls bei einer konkreten Verfolgung dieser Variante zu prüfen, ob hier nicht eine Eisenbahnrechtliches Verfahren vorzusehen ist, da der Verkehrsträger Straße bei dieser Lösung unverändert bleibt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante 16 daher bereits in der Grobanalyse auszuschneiden.

(02) Variantenbewertung und weitergehende Untersuchung

Die nachfolgenden Varianten 3, 6, 7 und 10 wurden vom Vorhabenträger nach der Grobanalyse in einer weitergehenden Untersuchung vertieft untersucht.

Im Variantenvergleich sollen nun die wesentlichen Vor- und Nachteile der übrigen vier Varianten dargestellt, bewertet und miteinander verglichen werden. Hierzu werden die folgenden übergeordneten Vergleichskriterien definiert:

- Entwurfstechnische Beurteilung
- Verkehrswirksamkeit und Auswirkungen auf das Straßennetz
- Städtebauliche Auswirkungen
- Sonstige Bewertungskriterien
- Temporäre Maßnahmen
- Umweltauswirkungen

Der Vorhabenträger hat für die oben genannten vier Varianten keine stichpunktartige verbale Grobanalyse wie unter der Ziffer B.II.2.b)ii)(11)(c)(01) des Beschlusses beschrieben, angefertigt, sondern eine ausführliche Bewertung mit einem Punktesystem erstellt.

Die wesentlichen Unterschiede der vier Varianten werden hier vereinfachend nochmals zusammengefasst.

Die Variante 3 und 10 verändern den Schienenweg nicht und die verlegte Staatsstraße wird unter der Bahnlinie hindurchgeführt. Die beiden Varianten haben in der Südstadt ganz unterschiedlichen Verläufe. Die Variante 3 führt zurück in die Georgenstraße (bestehende Staatsstraße) und mündet zwischen dem Gartenhäuslweg und der Bachgasse ein. Die Georgenstraße hat hier eine Längsneigung von circa 10%. Die Variante 10 führt am Bahnhof vorbei und über den Rankenweg zurück zur Regensburger Straße (bestehende Staatsstraße) auf Höhe der Einmündung der Kreisstraße SAD 28 (Diepoldstraße). Die Regensburger Straße besitzt hier gegenüber der Georgenstraße eine deutlich geringere Längsneigung von circa 2%.

Die Varianten 6 und 7 verfolgen im Grundriss nahezu die gleiche Trasse wie die Variante 10 wobei die Variante 7 in der Austraße auf Höhe des ehemaligen Gebäudes der Bilderrahmenfabrik (Kottek-Gebäude) endet. Die Variante 6 führt wie die Variante 10 über den Bahnhof und den Rankenweg zur Regensburger Straße auf Höhe der Einmündung der Kreisstraße SAD 28. Beide Varianten (6 und 7) sehen eine Verschiebung und Absenkung der Bahnlinie vor. Die verlegte Staatsstraße wird über die Bahnlinie geführt.

Nachstehend wird die Erläuterung des Bewertungssystems des Vorhabenträgers und danach die Zusammenfassung der sehr umfangreichen Vergleichstabelle (Register 2, Ordner Variantenuntersuchung), die der Vorhabenträger im Rahmen des nachgeforderten Variantenvergleichs erstellt hat, wiedergegeben.

(001) Erläuterung des Punkte-Bewertungssystem der vier Varianten

Bewertungsmatrix:

Punkte	Erläuterung
2 (sehr gut)	Die Vorteile der Variante überwiegen erheblich bzw. die Variante ist als besonders vorzugswürdig im jeweiligen Vergleichskriterium zu bewerten. Die betrachtete Variante hebt sich von den anderen Varianten ab. Die Punktzahl kann nur einer Variante im jeweiligen Vergleichskriterium zugeordnet werden.
1 (gut)	Die Vorteile der Variante überwiegen bzw. sind im Vergleich als vorzugswürdig zu bewerten. Mehrere Varianten können diese Punktzahl gleichzeitig je Vergleichskriterium erhalten.
0 (schlecht)	Das Kriterium stellt die im Vergleich nachteiligste bzw. am wenigsten vorzugswürdige Lösung dar. Dies kann durch unwirtschaftliche, baulich aufwändige und eingriffsbedingte Aspekte der jeweiligen Variante begründet sein. Mehrere Varianten können diese Punktzahl gleichzeitig je Vergleichskriterium erhalten.

Erläuterung zur Verwendung der Bewertungsmatrix und der Punktzahl mit der Gesamtbewertung:

Die oben genannte Vergleichstabelle beinhaltet sechs verschiedene, übergeordnete Bewertungskriterien (Entwurfstechnische Beurteilung, Verkehrswirksamkeit und Auswirkungen auf das Straßennetz, Städtebauliche Auswirkungen, Sonstige Bewertungskriterien, Temporäre Maßnahmen sowie Umweltauswirkungen) mit einer jeweils unterschiedlichen Anzahl an Vergleichskriterien.

Durch die einfache Summation aller Punktevergaben würde den übergeordneten Beurteilungskriterien eine besondere Gewichtung zuteil, die die meisten Vergleichskriterien beinhalten. Insbesondere beinhaltet die „Entwurfstechnische Beurteilung“ zehn Vergleichskriterien, wobei die „Städtebauliche Auswirkungen“ nur ein Vergleichskriterium beinhalten.

Die Bewertung eines übergeordneten Bewertungskriteriums erfolgt daher über die Berechnung eines Durchschnittswertes über alle darin enthaltenen und mit Punkten versehenen Vergleichskriterien. Somit kann jedes Kriterium gleich gewichtet werden. Insbesondere wird die Gesamtpunktzahl des Kriteriums „Entwurfstechnische Beurteilung“ durch 7 dividiert.

(002) Variantenvergleichstabelle

Beurteilungsmerkmale	V3	V6	V7	V10
Entwurfstechnische Beurteilung	0,71	0,43	1,00	0,71
Trassierung				
St 2040				
Streckenlänge	630	1.050	330	1.100
Anpassung nachgeordnetes Wegenetz	550	310	390	150
Straßen-/Bahntrog	240/0	0/560	0	2660
Kreisverkehre	0	1	0	1
Entwurfsgeschwindigkeit	50	50	50	50
kleinster Kurvenradius	80	90 (PF-Trasse)	150	90
Fahrbahnbreite zw. den Borden	7,5	7,5	7,5	7,5
max. Steigung	7	3,7	3,7	7
Länge der Steigungsstrecken in Achsricht	189	286	140	463
Verlorene Steigung	18	10,80	7	22
Bauwerke:	1 UF Bahn 1 UF Naab 1 Fußgängerunterführung (Erfordernis gemäß V10, planarisch nicht dargestellt) 1 Straßentrog	1 UF Bahn 1 UF Naab 1 Bahntrog	1 UF Bahn 1 UF Naab 1 Bahntrog	1 UF Bahn 1 UF Naab 1 Fußgängerunterführung 1 Straßentrog
Übersicht max. Steigung der Ortsstraßen (die Bewertung erfolgt unter Verkehrswirksamkeit u. Auswirkungen auf das Straßennetz - nichtmot. Verkehr, barrierefrei)				
Austraße	nicht zutreffend			
max. Steigung	-	8,3	8,3	2,3
Georgenstraße	nicht zutreffend			nicht zutreffend
max. Steigung	-	7,6	7,6	-
Turnhallenweg	nicht zutreffend			
max. Steigung	-	6,0	6,0	4,3 (TH1)
Verkehrswirksamkeit und Auswirkungen auf das Straßennetz	0	0,67	0	1,33
Durchgangsverkehr	Wird über die neue Trasse abgewickelt, rückläufige Linienführung. Keine Entlastung der Regensburgstraße.	Wird über die neue Trasse abgewickelt Entlastung der Georgenstraße und der Regensburgstraße.	Wird über die neue Trasse abgewickelt Keine Entlastung der Georgenstraße und der Regensburgstraße. Zusätzliche Belastung der Austraße.	Wird über die neue Trasse abgewickelt Entlastung der Georgenstraße und der Regensburgstraße.
Ziel- und Quellverkehre und innerörtliche (Binnen-)Verkehre	Für die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-)Verkehre ergeben sich einige Umwege, da für die Austraße, den Ramgraben und den Gartenhäusweg, Folgemaßnahmen zur Anbindung erforderlich werden.	Können über die neue Trasse bzw. die bestehenden Ortsstraßen abfließen.	Können über die neue Trasse bzw. die bestehenden Ortsstraßen abfließen. Zusätzliche Belastung der Austraße.	Können über die neue Trasse bzw. die bestehenden Ortsstraßen abfließen.

<p>Eine barrierefreie Verkehrsführung des nichtmotorisierten Verkehrs im Zuge der Staatsstraße 2040 neu ist überwiegend über die straßenbegleitenden Gehwege, im Bereich des Troges auf dem höhergesetzten Geh- u. Radweg gewährleistet. Außerdem steht für den nichtmotorisierten Verkehr im Zuge der Fußgängerunterführung (Georgenstraße) eine zusätzliche barrierefreie Verbindung zur Verfügung.</p>	<p>Eine barrierefreie Verkehrsführung des nichtmotorisierten Verkehrs über die straßenbegleitenden Gehwege im Zuge der Staatsstraße 2040 neu ist gewährleistet. Sowohl die barrierefreie Verkehrsführung im Zuge der Ortsstraßen (Georgenstraße, Austraße, und Turnhallenweg) als auch die barrierefreie Anbindung an die St 2040 neu ist aufgrund der großen Längsneigungen nicht möglich.</p>	<p>Eine barrierefreie Verkehrsführung des nichtmotorisierten Verkehrs über die straßenbegleitenden Gehwege im Zuge der Staatsstraße 2040 neu ist gewährleistet. Sowohl die barrierefreie Verkehrsführung im Zuge der Ortsstraßen (Georgenstraße, Austraße, und Turnhallenweg) als auch die barrierefreie Anbindung an die St 2040 neu ist aufgrund der großen Längsneigungen nicht möglich.</p>	<p>Eine barrierefreie Verkehrsführung des nichtmotorisierten Verkehrs im Zuge der Staatsstraße 2040 neu ist aufgrund der geringen Längsneigung von 7% nicht möglich. Für den Ortsteil Venedig ist eine barrierefreie Ersatzlösung erforderlich. Sowohl die barrierefreie Verkehrsführung im Verlauf der der Ortsstraßen (Austraße, und Turnhallenweg) und Anbindung an die St 2040 neu ist aufgrund der geringen Längsneigung gesichert. Die Georgenstraße bleibt unverändert und ist überwiegend nicht barrierefrei.</p>	<p>nicht motorisierter Verkehr (barrierefrei)</p>
<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>2</p>
<p>Städtebauliche Auswirkungen</p>				
<p>Bei dieser Variante (durch die Vielzahl der Trassenverschwenkungen) entstehen enorme Eingriffe ins bebauete Umfeld. Die stadtbauliche Struktur wird durch die Zerschneidung erheblich verändert und hat dadurch enorme Auswirkungen auf das Stadtbild. Eine stadtbauliche Neuordnung ist erforderlich.</p>	<p>Die Tieferlegung der Bahn und damit die Möglichkeit, kreuzungsfrei querren zu können, ist auf den ersten Blick eine stadtbaulich besonders attraktive Lösung. Im Querungsbereich der Staatsstraße wird der Bahntrog mit einem Deckel versehen. Die Staatsstraße wird auf dem Tunneldeckel verschwenkt und nach Süden abgeleitet. Ein zentrums-naher neuer Bahnhof könnte Teil einer solchen Lösung sein.</p>	<p>Die Tieferlegung der Bahn und damit die Möglichkeit, kreuzungsfrei querren zu können, ist auf den ersten Blick eine stadtbaulich besonders attraktive Lösung. Im Querungsbereich der Staatsstraße wird der Bahntrog mit einem Deckel versehen. Die Staatsstraße wird auf dem Tunneldeckel verschwenkt und nach Süden abgeleitet. Ein zentrums-naher neuer Bahnhof könnte Teil einer solchen Lösung sein.</p>	<p>Die Tieferlegung der Bahn und damit die Möglichkeit, kreuzungsfrei querren zu können, ist auf den ersten Blick eine stadtbaulich besonders attraktive Lösung. Im Querungsbereich der Staatsstraße wird der Bahntrog mit einem Deckel versehen. Die Staatsstraße wird auf dem Tunneldeckel verschwenkt und nach Süden abgeleitet. Ein zentrums-naher neuer Bahnhof könnte Teil einer solchen Lösung sein.</p>	<p>In der Sitzung vom 20. September 1998 gab der Stadtrat die vorliegende stadtbauliche Rahmenplanung unter Zugrundelegung der Trassenalternativen W2-U2-02 (PF-Trasse) in Auftrag. Auszug aus Gutachten zur stadtbaulichen und verkehrlichen Neuordnung v. 1988 - Eine solche Gesamtlösung scheint der gestellten Aufgabe insgesamt am nächsten zu kommen. - Die Streckenführung enthält alle geforderten Trassierungselemente Die Verknüpfungspunkte sind übersichtlich und sicher. - Erwartungen auf ein direktes Einfahren in die Unterstadt werden nicht geweckt. Das Stadtbild wird nicht beeinträchtigt. - Der Bereich zwischen der Unterstadt/ Oberstadt und der Venedig erfährt eine enorme Aufwertung. - Der historische Kern der Venedig wird vom Verkehr entlastet und kann als eigenständiger Stadtteil saniert und aufgewertet werden. - Die Gesamttrasse sucht die Nähe zu bestehenden Verkehrswegen und zu unempfindlichen Nutzungen. Die Verkehrsbelastung verlagert sich, erhöht sich aber insgesamt nicht wesentlich. - Die Trasse bietet insgesamt die Chance, bebauete und unbebaute Bereiche neu zu</p>
<p>0</p>	<p>1</p>	<p>0</p>	<p>1</p>	<p>2</p>
<p>Städtebauliche Auswirkungen</p>				
<p>0</p>	<p>1</p>	<p>0</p>	<p>1</p>	<p>2</p>

					Geschäftsbereich der Georgenstraße nicht möglich wäre.	ordnen und städtebaulich zu entwickeln. - Die Eingriffe in die Naabau sind als gering einzustufen.
Sonstige Bewertungskriterien	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Auswirkungen auf Grund- und Hochwassersituation	<p>Grundwasser: Im Vergleich zur Variante 10 annähernd identisch.</p> <p>Hochwasser: Im Vergleich zur Variante 10 annähernd identisch.</p>	<p>Grundwasser: Die Grundwassersituation wird sich infolge des Eingriffs durch das lange Trogbauwerk senkrecht verlaufenden Grundwasserströme, bezüglich Variante 10 verschlechtern.</p> <p>Hochwasser: Aufgrund des langen Trogbauwerks und der erforderlichen Dammschüttungen dieser Variante, verschlechtert sich die Hochwassersituation für den Ortsteil Venedig.</p> <p>Im Vergleich zur Variante 10 ist die Hochwassersituation deutlich schlechter.</p>	<p>Grundwasser: Die Grundwassersituation wird sich infolge des Eingriffs durch das lange Trogbauwerk verlaufenden verlaufenden Grundwasserströme, bezüglich Variante 10 verschlechtern.</p> <p>Hochwasser: Aufgrund des langen Trogbauwerks und der erforderlichen Dammschüttungen dieser Variante, verschlechtert sich die Hochwassersituation für den Ortsteil Venedig.</p> <p>Im Vergleich zur Variante 10 ist die Hochwassersituation deutlich schlechter.</p>	<p>Grundwasser: Die Grundwassersituation wird sich aufgrund des geringen Aufstaus nicht wesentlich verschlechtern.</p> <p>(Durch den geplanten Einbau von 2 Dükerbauwerken wird sich der Aufstau voraussichtlich in einer Größenordnung von ca. 10 cm bewegen. Im Vergleich zu dem natürlichen Schwankungsbereich des Grundwasserspiegels von 3 bis 4 m ist dieser Aufstau als gering einzuschätzen)</p> <p>Hochwasser: Die Hochwassersituation wird sich infolge des Wegfalls eines Brückenpfeilers und des dadurch gesunkenen Wasserspiegels im Bereich der Bebauung und auch im Ortsteil Venedig verbessern.</p> <p>Durch die Trasseneröffnung der St 2040 neu und die Verlegung des Turmhallenweges wird die bestehende Parkfläche vor der Stadthalle teilweise überbaut. Dabei kommt es zu einem Verlust von voraussichtlich 30 Parkplätzen.</p>	<p>Grundwasser: Die Grundwassersituation wird sich infolge des Eingriffs durch das lange Trogbauwerk verlaufenden verlaufenden Grundwasserströme, bezüglich Variante 10 verschlechtern.</p> <p>Hochwasser: Aufgrund des langen Trogbauwerks und der erforderlichen Dammschüttungen dieser Variante, verschlechtert sich die Hochwassersituation für den Ortsteil Venedig.</p> <p>Im Vergleich zur Variante 10 ist die Hochwassersituation deutlich schlechter.</p>	<p>Grundwasser: Die Grundwassersituation wird sich aufgrund des geringen Aufstaus nicht wesentlich verschlechtern.</p> <p>(Durch den geplanten Einbau von 2 Dükerbauwerken wird sich der Aufstau voraussichtlich in einer Größenordnung von ca. 10 cm bewegen. Im Vergleich zu dem natürlichen Schwankungsbereich des Grundwasserspiegels von 3 bis 4 m ist dieser Aufstau als gering einzuschätzen)</p> <p>Hochwasser: Die Hochwassersituation wird sich infolge des Wegfalls eines Brückenpfeilers und des dadurch gesunkenen Wasserspiegels im Bereich der Bebauung und auch im Ortsteil Venedig verbessern.</p> <p>Durch die Trasseneröffnung der St 2040 neu und die Verlegung des Turmhallenweges wird die bestehende Parkfläche vor der Stadthalle teilweise überbaut. Dabei kommt es zu einem Verlust von voraussichtlich 30 Parkplätzen.</p>
Verlust Parkplätze Nordgaulhalle	<p>Die Variante durchschneidet die bestehende Parkfläche vollständig und überbaut, aufgrund der Gradientenlage (Dammhöhe ca. 3 m) die bestehende Parkfläche nahezu vollständig.</p> <p>Im Bezug auf die Variante 10 ist der Verlust von Parkplätzen deutlich größer.</p>	<p>Bei dieser Variante wird das östliche Bahngleis um eine Gleisbreite in Richtung Stadthalle verschoben. Zudem wird der Turmhallenweg verlegt und führt künftig über die bestehende Parkfläche.</p> <p>Da die Parkfläche bei dieser Variante nur an den Randbereichen überbaut wird, ist der Verlust von Parkplätzen in Bezug auf die Variante 10 geringer.</p>	<p>Bei dieser Variante wird das östliche Bahngleis um eine Gleisbreite in Richtung Stadthalle verschoben. Zudem wird der Turmhallenweg verlegt und führt künftig über die bestehende Parkfläche.</p> <p>Da die Parkfläche bei dieser Variante nur an den Randbereichen überbaut wird, ist der Verlust von Parkplätzen in Bezug auf die Variante 10 geringer.</p>	<p>Bei dieser Variante wird das östliche Bahngleis um eine Gleisbreite in Richtung Stadthalle verschoben. Zudem wird der Turmhallenweg verlegt und führt künftig über die bestehende Parkfläche.</p> <p>Da die Parkfläche bei dieser Variante nur an den Randbereichen überbaut wird, ist der Verlust von Parkplätzen in Bezug auf die Variante 10 geringer.</p>	<p>Bei dieser Variante wird das östliche Bahngleis um eine Gleisbreite in Richtung Stadthalle verschoben. Zudem wird der Turmhallenweg verlegt und führt künftig über die bestehende Parkfläche.</p> <p>Da die Parkfläche bei dieser Variante nur an den Randbereichen überbaut wird, ist der Verlust von Parkplätzen in Bezug auf die Variante 10 geringer.</p>	<p>Durch die Trasseneröffnung der St 2040 neu und die Verlegung des Turmhallenweges wird die bestehende Parkfläche vor der Stadthalle teilweise überbaut. Dabei kommt es zu einem Verlust von voraussichtlich 30 Parkplätzen.</p>
Temporäre Maßnahmen	1	0	0	0	0	1
Baustellenerschließung	<p>Das bestehende Straßennetz bleibt während der Bauzeit nutzbar und dient zur Baustellenerschließung.</p> <p>Im Vergleich zu Variante 10 nahezu identisch.</p>	<p>Die Bahnbaustelle kann nur von einer Seite befahren werden und erschwert und kompliziert somit die Abwicklung der Baumaßnahme (Vorkopfbaustelle).</p> <p>Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.</p>	<p>Die Bahnbaustelle kann nur von einer Seite befahren werden und erschwert und kompliziert somit die Abwicklung der Baumaßnahme (Vorkopfbaustelle).</p> <p>Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.</p>	<p>Die Bahnbaustelle kann nur von einer Seite befahren werden und erschwert und kompliziert somit die Abwicklung der Baumaßnahme (Vorkopfbaustelle).</p> <p>Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.</p>	<p>Die Bahnbaustelle kann nur von einer Seite befahren werden und erschwert und kompliziert somit die Abwicklung der Baumaßnahme (Vorkopfbaustelle).</p> <p>Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.</p>	<p>Das bestehende Straßennetz bleibt während der Bauzeit nutzbar und dient zur Baustellenerschließung.</p>

Baubeihilfe	Im Vergleich zu Variante 10 nahezu identisch.	1	Viele unterschiedliche, zeitintensive Bauzustände erforderlich. Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.	0	Viele unterschiedliche, zeitintensive Bauzustände erforderlich. Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.	0	Baubeihilfe sind nur zur Erstellung des Überbaus der Bahnbauwerke notwendig. Der Bauablauf wird dadurch nicht gestört.	1
Eingeschränkte Erreichbarkeit Ledermühle und Haindorf	Keine Einschränkungen, da das bestehende Straßennetz, auch während der Bauzeit erhalten und nutzbar bleiben kann. Im Vergleich zu Variante 10 nahezu identisch.	1	Aufgrund des Behelfsgleises und des dazugehörigen Baufeldes ist die Erreichbarkeit des BU's Ledermühle/Haindorf über den Mühweg während der Bauzeit deutlich eingeschränkt. Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.	0	Aufgrund des Behelfsgleises und des dazugehörigen Baufeldes ist die Erreichbarkeit des BU's Ledermühle/Haindorf über den Mühweg während der Bauzeit deutlich eingeschränkt. Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.	0	Keine Einschränkungen, da das bestehende Straßennetz, auch während der Bauzeit erhalten und nutzbar bleiben kann.	1
Ersatzmaßnahmen Stellwerk/temp. BÜ	Keine zusätzlichen temporären Maßnahmen an der Bahnlinie erforderlich. Im Vergleich zu Variante 10 nahezu identisch.	1	Im Zuge des erforderlichen Behelfsgleises ist ein temporärer Bahnübergang mit Stellwerk erforderlich. Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.	0	Im Zuge des erforderlichen Behelfsgleises ist ein temporärer Bahnübergang mit Stellwerk erforderlich. Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.	0	Keine zusätzlichen, temporären Maßnahmen an der Bahnlinie erforderlich.	1
Beeinträchtigung Bahn und Straßenverkehr	Bestehendes Straßennetz kann weiterhin, auch während der Bauarbeiten, ohne größere Einschränkungen genutzt werden. Bauarbeiten werden überwiegend unter Bahnbetrieb durchgeführt. Der nichtmotorisierte Verkehr kann wie bisher abgewickelt werden. Arbeiten an der Bahnlinie nur im Zuge der relativ kurzen Sperrpausen. Im Vergleich zu Variante 10 nahezu identisch.	1	Behinderungen und Zusatzbelastungen im bestehenden Straßennetz (Rankenweg, Bahnhofstraße, Austraße). Verschiebung der Bahnlinie um ein Gleis nach Osten. Bau eines Behelfsgleises notwendig. Deutlich längere Sperrpause (längere Bauzeit) der Bahnlinie wegen der aufwändigeren Gleisarbeiten notwendig. Umwege für den nichtmotorisierten barrierefreien Verkehr bzw. Schaffung von temporären Ersatzlösungen notwendig. Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.	0	Behinderungen und Zusatzbelastungen im bestehenden Straßennetz (Rankenweg, Bahnhofstraße, Austraße). Verschiebung der Bahnlinie um ein Gleis nach Osten. Bau eines Behelfsgleises notwendig. Deutlich längere Sperrpause (längere Bauzeit) der Bahnlinie wegen der aufwändigeren Gleisarbeiten notwendig. Umwege für den nichtmotorisierten barrierefreien Verkehr bzw. Schaffung von temporären Ersatzlösungen notwendig. Im Vergleich zu Variante 10 deutlich schlechter.	0	Bestehendes Straßennetz kann weiterhin, auch während der Bauarbeiten, ohne größere Einschränkungen genutzt werden. Bauarbeiten werden überwiegend unter Bahnbetrieb durchgeführt. Der nichtmotorisierte Verkehr kann wie bisher abgewickelt werden. Arbeiten an der Bahnlinie nur im Zuge der relativ kurzen Sperrpausen.	1
Umweltauswirkungen		0,86		0,36		0,36		1,00
Schutzgut Mensch								
Ablösung und Beseitigung von Wohngebäuden und Gewerbetriebe	5 Wohngebäude 2 Wohn- und Geschäftshäuser 1 mehrgeschossiges Gewerbeobjekt u. 1 Stahl	0	5 gewerblich genutzte Gebäude / Gebäudekomplexe und 1 Stadt	1	5 gewerblich genutzte Gebäude / Gebäudekomplexe und 1 Stadt	1	5 gewerblich genutzte Gebäude / Gebäudekomplexe und 1 Stadt	1

<p>Auswirkungen Verkehrslärm</p>	<p>Keine Lärmschutzwände im Zuge der St 2040 notwendig, da die Staatsstrasse die Bahnhalle unterquert.</p> <p>Im Vergleich zu Variante 10 nahezu identisch.</p>	<p>Die Bahnhalle wird in Troglage abgesenkt. Eine zusätzliche Lärmschutzwand im Zuge der St 2040 (Straßenüberführung) ist erforderlich. Aus Sicht des Immissionsschutzes (Auszug aus der BETRIEBSBEDINGTE SCHALLIMMISSIONEN</p>	<p>Die Bahnhalle wird in Troglage abgesenkt. Eine zusätzliche Lärmschutzwand im Zuge der St 2040 (Straßenüberführung) ist erforderlich. Aus Sicht des Immissionsschutzes (Auszug aus der BETRIEBSBEDINGTE SCHALLIMMISSIONEN</p>	<p>Keine Lärmschutzwände im Zuge der St 2040 notwendig, da die Staatsstrasse die Bahnhalle unterquert.</p>	<p>Keine Lärmschutzwände im Zuge der St 2040 notwendig, da die Staatsstrasse die Bahnhalle unterquert.</p> <p>Verkehrslärm: 20 Anwesen haben Anspruch auf Lärmschutz</p>
<p>Auswirkungen Gesamtlärm</p>	<p>Im Vergleich zu Variante 10 keine wesentliche Verbesserung.</p>	<p>Im Vergleich zu Variante 10 keine wesentliche Verbesserung.</p>	<p>Im Vergleich zu Variante 10 keine wesentliche Verbesserung.</p>	<p>Im Vergleich zu Variante 10 keine wesentliche Verbesserung.</p>	<p>Aus der Gesamtlärberechnung ergibt sich ein zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz für vier Anwesen.</p>
<p>Luftschadstoffe</p>	<p>Keine Verschlechterung im Vergleich zur Bestandsituation zu erwarten.</p>	<p>Da die Variante 7 eine zur Variante 10 ähnlichen Trassenverlauf hat, kann das Ergebnis der Vergleichsberechnung übertragen werden.</p>	<p>Da die Variante 7 eine zur Variante 10 ähnlichen Trassenverlauf hat, kann das Ergebnis der Vergleichsberechnung übertragen werden.</p>	<p>Das Ergebnis der Vergleichsberechnung (Geogenstraße) Bestand u. Planfeststellungsstrasse zeigt, dass keine Verschlechterung der Situation vorliegt. Zudem werden die Grenzwerte nicht überschritten.</p>	<p>Das Ergebnis der Vergleichsberechnung (Geogenstraße) Bestand u. Planfeststellungsstrasse zeigt, dass keine Verschlechterung der Situation vorliegt. Zudem werden die Grenzwerte nicht überschritten.</p>
<p>Auswirkungen auf Baulärm und Erschütterungen</p>	<p>Die Auswirkung in Bezug auf Baulärm und Erschütterungen sind nahezu identisch mit der Variante 10.</p>	<p>Aufgrund des längeren Bahntroges, den erforderlichen Dammschüttungen, mehrmalige Umlegungen durch viele zeitintensive Bauzustände im Bereich und außerhalb des Bahnbetriebes sowie zusätzliche Arbeiten zur Herstellung des Betriebsgleises, sind deutlich höhere und zeitlich längere baubedingte Emissionen im Vergleich zu Variante 10 zu erwarten.</p>	<p>Aufgrund des längeren Bahntroges, den erforderlichen Dammschüttungen, mehrmalige Umlegungen durch viele zeitintensive Bauzustände im Bereich und außerhalb des Bahnbetriebes sowie zusätzliche Arbeiten zur Herstellung des Betriebsgleises, sind deutlich höhere und zeitlich längere baubedingte Emissionen im Vergleich zu Variante 10 zu erwarten.</p>	<p>Aufgrund des längeren Bahntroges, den erforderlichen Dammschüttungen, mehrmalige Umlegungen durch viele zeitintensive Bauzustände im Bereich und außerhalb des Bahnbetriebes sowie zusätzliche Arbeiten zur Herstellung des Betriebsgleises, sind deutlich höhere und zeitlich längere baubedingte Emissionen im Vergleich zu Variante 10 zu erwarten.</p>	<p>Baulärm: Überschreitungen bei lärmintensiven Tätigkeiten nachts bei 1260 Immissionsaufpunkten. 147 Grundstücke haben Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach. 66 Gebäude haben Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach. Erschütterungen: Für Anwesen in unmittelbarer Nähe zur Baumaßnahme können zumindest zeitweise relevante baubedingte Erschütterungsimmissionen auftreten.</p>
<p>Natur und Landschaft</p>	<p>V3 kein Eingriff</p>	<p>V6</p>	<p>V7</p>	<p>V10</p>	<p>Kurzer Bereich der Fußwegverbindung.</p>

Schutzgut Fläche, Boden									
Neueriegelung von Flächen durch Straßenbau [m]									
	ca. 240 m	0	ca. 150 m	1	ca. 150 m	1	ca. 150 m	1	1
belastetes Bodenmaterial	Voraussichtlich massiv belastetes Bodenmaterial vor allem bei Erdaushub aus den Flächen der Bahn (V.A. geplantes Trogbauwerk) erwartet (PAK, Schwermetalle, MKW). Deutlich geringere Massen im Vergleich zu Varianten 6 und 7.	1	Voraussichtlich massiv belastetes Bodenmaterial vor allem bei Erdaushub aus den Flächen der Bahn (V.A. geplantes Trogbauwerk) erwartet (PAK, Schwermetalle, MKW)-> durch den langen Bahntrog größere Massen zu erwarten.	0	Voraussichtlich massiv belastetes Bodenmaterial vor allem bei Erdaushub aus den Flächen der Bahn (V.A. geplantes Trogbauwerk) erwartet (PAK, Schwermetalle, MKW)-> durch den langen Bahntrog größere Massen zu erwarten.	0	Voraussichtlich massiv belastetes Bodenmaterial vor allem bei Erdaushub aus den Flächen der Bahn (V.A. geplantes Trogbauwerk) erwartet (PAK, Schwermetalle, MKW). Deutlich geringere Massen im Vergleich zu Varianten 6 und 7.	1	1
Grund und Hochwasser									
	Leichter Anstieg der Grundwasserstände infolge des Straßentroges. Im Vergleich zur Variante 10 annähernd identisch.		Bei der Tiefenlegung der Bahngleise in Verbindung mit der Verschiebung Richtung Osten werden die durch das erforderliche lange Trogbauwerk, nahezu senkrecht verlaufenden Grundwasserströme massiv gestört bzw. abgesperrt. Voraussichtlich ist eine größere Anzahl von Dükerbauwerken erforderlich. Es ist ein Aufstau des Grundwassers zu erwarten.		Bei der Tiefenlegung der Bahngleise in Verbindung mit der Verschiebung Richtung Osten werden die durch das erforderliche lange Trogbauwerk, nahezu senkrecht verlaufenden Grundwasserströme massiv gestört bzw. abgesperrt. Voraussichtlich ist eine größere Anzahl von Dükerbauwerken erforderlich. Es ist ein Aufstau des Grundwassers zu erwarten.		Die hydraulische Situation im oberen Grundwasserleiter im Bereich des geplanten Trogbauwerks wird durch die Überlagerung des vom Talhang bzw. aus dem Seitental auf die Naab als Vorfluter gerichteten Grundwasserstroms mit den Wasserstandsschwankungen der Naab geprägt. Die höchsten Grundwasserstände treten naturgemäß bei Naab-Hochwässern auf.		
Störung der Grundwasserströme		1	Im Vergleich zur Variante 10 ist der Aufstau höher zu bewerten.	0	Im Vergleich zur Variante 10 ist der Aufstau höher zu bewerten.	0	Die Untersuchungen haben gezeigt, dass das geplante Trogbauwerk durch die kurze tangentiale Anschneidung des Grundwasserstromes, den grundwasserführenden Klessand der Talfüllung über dem gering durchlässigen Gneissockel teilweise hydraulisch sperrt, so dass ein Aufstau des Grundwassers zu erwarten ist. Durch den geplanten Einbau von 2 Dükerbauwerken wird sich der Aufstau voraussichtlich in einer Größenordnung von ca. 10 cm bewegen. Im Vergleich zu dem natürlichen Schwankungsbereich des Grundwasserspiegels von 3 bis 4 m ist dieser Aufstau als gering einzuschätzen.	1	1

	<p>Verbesserung der bestehenden Situation, durch den Wegfall eines Brückenpfeilers der Naabbrücke neu.</p> <p>Im Vergleich zur Variante 10 ist sowohl der Hochwasserabfluss als auch der Retentionsraumverlust annähernd identisch.</p>	<p>Hochwasserabfluss HQ100 der Naab. Bei der Tiefenlegung der Bahngleise in Verbindung mit der Verschiebung Richtung Osten greift das erforderliche lange Trogbauwerk in den Hochwasserabfluss der Naab ein und beeinflusst ihn negativ. Es folgt eine Verschiebung in Richtung Ortsteil Venedig. Dadurch steigen sowohl der Hochwasserstand als auch die Häufigkeit der Hochwasserereignisse in diesem Ortsteil. Zudem sind zur Anbindung des Turmhallenweges und auch der Georgenstraße an die S2040 neu bis zu 6m hohe Dammschüttungen erforderlich. Dadurch wird das Abflussgeschehen der Naab bei Hochwasser zusätzlich negativ beeinflusst.</p> <p>Retentionsraum: Diese o. g. Maßnahmen führen ebenso zu einem größeren Retentionsraumverlust.</p> <p>Im Vergleich zur Variante 10 ist sowohl der Hochwasserabfluss als auch der Retentionsraumverlust deutlich schlechter.</p> <p>Zusätzliche Hochwasserschutzmaßnahme erforderlich (Ortsteil Venedig)</p>	<p>Hochwasserabfluss HQ100 der Naab. Bei der Tiefenlegung der Bahngleise in Verbindung mit der Verschiebung Richtung Osten greift das erforderliche lange Trogbauwerk in den Hochwasserabfluss der Naab ein und beeinflusst ihn negativ. Es folgt eine Verschiebung in Richtung Ortsteil Venedig. Dadurch steigen sowohl der Hochwasserstand als auch die Häufigkeit der Hochwasserereignisse in diesem Ortsteil. Zudem sind zur Anbindung des Turmhallenweges und auch der Georgenstraße an die S2040 neu bis zu 6m hohe Dammschüttungen erforderlich. Dadurch wird das Abflussgeschehen der Naab bei Hochwasser zusätzlich negativ beeinflusst.</p> <p>Retentionsraum: Diese o. g. Maßnahmen führen ebenso zu einem größeren Retentionsraumverlust.</p> <p>Im Vergleich zur Variante 10 ist sowohl der Hochwasserabfluss als auch der Retentionsraumverlust deutlich schlechter.</p> <p>Zusätzliche Hochwasserschutzmaßnahme erforderlich (Ortsteil Venedig)</p>	<p>Hochwasserabfluss HQ100 der Naab. Bei der Tiefenlegung der Bahngleise in Verbindung mit der Verschiebung Richtung Osten greift das erforderliche lange Trogbauwerk in den Hochwasserabfluss der Naab ein und beeinflusst ihn negativ. Es folgt eine Verschiebung in Richtung Ortsteil Venedig. Dadurch steigen sowohl der Hochwasserstand als auch die Häufigkeit der Hochwasserereignisse in diesem Ortsteil. Zudem sind zur Anbindung des Turmhallenweges und auch der Georgenstraße an die S2040 neu bis zu 6m hohe Dammschüttungen erforderlich. Dadurch wird das Abflussgeschehen der Naab bei Hochwasser zusätzlich negativ beeinflusst.</p> <p>Retentionsraum: Diese o. g. Maßnahmen führen ebenso zu einem größeren Retentionsraumverlust.</p> <p>Im Vergleich zur Variante 10 ist sowohl der Hochwasserabfluss als auch der Retentionsraumverlust deutlich schlechter.</p> <p>Zusätzliche Hochwasserschutzmaßnahme erforderlich (Ortsteil Venedig)</p>	<p>Hochwasserabfluss HQ100 der Naab. Bei der Tiefenlegung der Bahngleise in Verbindung mit der Verschiebung Richtung Osten greift das erforderliche lange Trogbauwerk in den Hochwasserabfluss der Naab ein und beeinflusst ihn negativ. Es folgt eine Verschiebung in Richtung Ortsteil Venedig. Dadurch steigen sowohl der Hochwasserstand als auch die Häufigkeit der Hochwasserereignisse in diesem Ortsteil. Zudem sind zur Anbindung des Turmhallenweges und auch der Georgenstraße an die S2040 neu bis zu 6m hohe Dammschüttungen erforderlich. Dadurch wird das Abflussgeschehen der Naab bei Hochwasser zusätzlich negativ beeinflusst.</p> <p>Retentionsraum: Diese o. g. Maßnahmen führen ebenso zu einem größeren Retentionsraumverlust.</p> <p>Im Vergleich zur Variante 10 ist sowohl der Hochwasserabfluss als auch der Retentionsraumverlust deutlich schlechter.</p> <p>Zusätzliche Hochwasserschutzmaßnahme erforderlich (Ortsteil Venedig)</p>	<p>Kein schädlicher Aufstau infolge der neuen Brücke (Wegfall eines Brückenpfeilers) im Bereich der Bebauung. Im Stadtteil „Venedig“ ist aufgrund des geringfügig gesunkenen Wasserspiegels eine Verbesserung der bestehenden Hochwassererstsituation zu erwarten.</p> <p>Insgesamt ist mit einer leichten Verbesserung der bestehenden Hochwassererstsituation zu rechnen.</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>
Hochwasserabfluss der Naab (Endzustand)/Retentionsraum	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landschaft												
Einschnitte >= 3m	130 m	0	0	1	0	1	0	1	0	1	130 m	0
Dämme >= 3m	15 m	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke	1 Brückenbauwerk (Naabbrücke) Nahezu identisch mit Variante 10.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1 Überführung (Naab) Auszu aus der Städtebaulichen Rahmenplanung 2001: Als Zugang zur Stadt erhält die Austraße bis zur Georgenstraße durch entsprechende Randbebauung und alleseitige Bepflanzung ein völlig neues Gesicht. Sie gibt den Blick frei auf Dechanturm mit Stadtmauer und Altstadtsilhouette.	1
Gesamtbewertung		3,07	2,95	1,88	1,88	1,88	1,88	1,88	1,88	1,88	1,88	6,55

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen:

Im Kriterium „Entwurfstechnische Beurteilung“ sind in den Zeilen für die Fahrbahnbreite wie auch für die zulässige Geschwindigkeit keine Bewertungspunkte angegeben, da kein Unterschied zwischen den Varianten besteht.

Die Längsneigungen in den anzupassenden Ortsstraßen wurden ebenfalls nicht mit Punkten bewertet. Die Längsneigungen stellen für den motorisierten Verkehr kein nennenswertes Hindernis dar. Für den nicht motorisierten Verkehr und hinsichtlich der Barrierefreiheit sind sie von großer Bedeutung. Eine Berücksichtigung fanden sie im Kriterium „Verkehrswirksamkeit und Auswirkungen auf das Straßennetz“. Alle anderen Unterkriterien wurden vom Vorhabenträger bewertet. Unabhängig davon handelt es sich auch um ein Trassierungselement. Daher ist die vorgenommene Zuordnung nicht zu beanstanden, und zum Verständnis hier mit erläutert.

(003) Zusammenfassung der Vergleichstabelle

Die Beurteilung der Varianten durch den Vorhabenträger kann durch die folgende Tabelle zusammengefasst werden:

Variante	3	6	7	10
Beschreibung	Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit Kreuzung der Bahnlinie auf Höhe der Stadthalle und Rückschwenkung zur Austraße und Einschleifung in die Georgenstraße (Fiktivtrasse 1, Ziffer 4.3.1.2 der Unterlage 1 S. 26)	Verlegung und Anhebung der Verlegungstrasse mit gleichzeitiger Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie - lange Variante (Ziffer 4.5 / 4.5.3 der Unterlage 1b S. 33).	Verlegung und Anhebung der Verlegungstrasse mit gleichzeitiger Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie - lange Variante (Ziffer 4.5 / 4.5.3 der Unterlage 1b S. 33).	Absenkung der Staatsstraße und Unterführung der Bahnlinie auf Höhe des Turnhallenweges beziehungsweise nördlich der Nordgauhalle.
Kriterium				
Entwurfstechnische Beurteilung				
Gesamtpunktzahl aller Vergleichskriterien	5	3	7	5
Anzahl Vergleichskriterien	7			
Durchschnittsbewertung	0,71	0,43	1,0	0,71

Variante	3	6	7	10
Verkehrswirksamkeit und Auswirkungen auf das Straßennetz				
Gesamtpunktzahl aller Vergleichskriterien	0	2	0	4
Anzahl Vergleichskriterien	3			
Durchschnittsbewertung	0	0,67	0	1,33
Städtebauliche Auswirkungen				
Gesamtpunktzahl aller Vergleichskriterien	0	1	0	2
Anzahl Vergleichskriterien	1			
Durchschnittsbewertung	0	1	0	2
Sonstige Bewertungskriterien				
Gesamtpunktzahl aller Vergleichskriterien	1	1	1	1
Anzahl Vergleichskriterien	2			
Durchschnittsbewertung	0,5	0,5	0,5	0,5
Temporäre Maßnahmen				
Gesamtpunktzahl aller Vergleichskriterien	5	0	0	5
Anzahl Vergleichskriterien	5			
Durchschnittsbewertung	1	0	0	1
Umweltauswirkungen				
Gesamtpunktzahl aller Vergleichskriterien	12	5	5	14
Anzahl Vergleichskriterien	14			
Durchschnittsbewertung	0,86	0,36	0,36	1
Gesamtbewertung				
Summe aller Durchschnittsbewertungen	3,07	2,95	1,86	6,55

Der Vergleich zeigt, dass die Varianten unterschiedliche Vorzüge aufweisen und eine Variante im Ergebnis deutlich vor den weiteren alternativen Varianten liegt.

(004) Vergleichende und bewertende Beurteilung des Vorhabenträgers für die Varianten 3,6,7 und 10

Der Vorhabenträger hat in den nachgeforderten Unterlagen, folgende Beurteilungen vorgenommen:

Sowohl die Variante 6 als auch Variante 7 sind weniger geeignet, wie die Variante 3, die bereits im Rahmen der Variantenuntersuchung zur Kreuzungsvereinbarung untersucht und ausgeschieden wurde.

Die bei Variante 3 (Beschreibung unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(e) des Beschlusses) derart einschneidenden Eingriffe in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung, die insoweit maßnahmenursächlichen zahlreichen erheblichen Eingriffe in Privateigentum sowie in die wirtschaftliche Existenz eingerichteter Betriebe werden weder für rechtlich durchsetzbar noch für gerechtfertigt erachtet. Außerdem ist die Einbeziehung der Austraße unter Verwendung der einschlägigen Kurvenmindestradien lagemäßig und höhenmäßig nicht möglich. Aus verkehrstechnischer Sicht sind Folgemaßnahmen zur Anbindung der Austraße, des Ramgrabens und des Gartenhäuslweges erforderlich. Hinzu kommen die rückläufige Verkehrsführung und eine notwendige Ersatzlösung für den nichtmotorisierten Verkehr. Alle diese Argumente führen zum Ausscheiden der Variante.

Die Variante 6 hat neben einer ausgeprägten Hoch- u. Grundwasserproblematik mit Eingriffen in den Hochwasserabflussquerschnitt und in das Überschwemmungsgebiet, die Erfordernis eines sehr nah an der Bebauung liegenden Behelfsgleises, sehr hohen Stützmauern, Felsabtrag, einer mehrjährigen Bauzeit mit starken Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der Schiene und auf der hochbelasteten St 2040 auch eine eingeschränkte Erreichbarkeit der Ortsteile Leder- mühle und Haindorf mit den dort angesiedelten Betrieben zur Folge. Außerdem erfordern alle Änderungen an der Bahnlinie die Zustimmung des Baulastträgers Bahn.

Hinzu kommen einschneidende Eingriffe in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung, die insoweit maßnahmenursächlichen zahlreichen erheblichen Eingriffe in Privateigentum, aufwendige Baubehelfe, alle bauzeitlichen Einschränkungen auf der Staatsstraße 2040 und der Schiene. Alle diese Gründe führen zum Ausscheiden dieser Variante.

Der Vorhabenträger gibt noch folgenden Hinweis hinsichtlich seiner Entscheidung:

Im Schreiben der Deutschen Bahn AG vom 24.01.2019 an den Vorhabenträger (siehe Anhang 1 zur nachgeforderten Variantenbewertung (Regierungsschreiben vom 24.10.2018)) wird darauf hingewiesen, dass aus wirtschaftlicher Sicht, Änderungen der Gleise in Höhe und Richtung zu vermeiden sind. (Bereits im Rahmen eines Gutachtens (1998) zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040neu wurde eine überschlägige Kostenermittlung durch die Planungsabteilung der Deutschen Bahn AG erstellt, die zu Größenordnungen führte, die eine Weiterverfolgung einer solchen Variante (Änderungen an der Bahntrasse) für nicht sinnvoll erscheinen ließ.

Ergänzend zu den Ausscheidungskriterien (Variante 6) wirkt sich bei Variante 7 die rückläufige Verkehrsführung über die Austraße zur Georgenstraße extrem nachteilig aus. Die Linienführung entspricht nicht den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen einer leistungsfähigen, verkehrsgerechten und verkehrssicheren Infrastruktur und führt somit auch zum Ausscheiden dieser Variante.

Auch die Variante 10 (sogenannte Rahmenplantrasse) führt zu Eingriffen in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung sowie in die wirtschaftliche Existenz eines eingerichteten Betriebes. Im Vergleich zu den übrigen Trassenvarianten werden die Eingriffe jedoch als deutlich geringfügiger und städtebaulich verträglich erachtet. Sowohl das betroffene Autohaus als auch die erforderlichen Grundstücke eines Agrar-Gewerbebetriebes konnten mittlerweile vom Vorhabenträger erworben werden. In Relation zu den übrigen Varianten wird deshalb die Rahmenplantrasse für vertretbar sowie rechtlich durchsetzbar erachtet. Die Stadt Nabburg favorisierte die Rahmenplantrasse zudem aus städtebaulichen Gesichtspunkten, bereits im Rahmen der Variantenuntersuchung zur Kreuzungsvereinbarung.

Die Variante 10 ist somit als vorzugswürdig zu betrachten. Sie stellt in der Gesamtabwägung und im Hinblick auf die neuzeitlichen Verkehrsbedürfnisse hinsichtlich einer leistungsfähigen, verkehrsgerechten und verkehrssicheren Infrastruktur die günstigste Variante dar. Durch die geplante Maßnahme wird die Verkehrssicherheit gegenüber der bestehenden Situation nachhaltig verbessert.

Die Qualität des Verkehrsablaufes und die Leistungsfähigkeit im Ausbauabschnitt der Knotenpunkte werden gegenüber der bestehenden Situation erhöht. Durch die verkehrliche Entlastung der Georgenstraße und Regensburger Straße (Staatstraße 2040 alt) verbessert sich die verkehrliche Situation als auch die Aufenthaltsfunktion in diesen Hauptgeschäftsstraßen nachhaltig.

Das Planungsziel wird nach der Feststellung des Vorhabenträgers durch die Variante 10 erreicht.

(005) In den nachfolgenden Punkten wird die Planfeststellungsbehörde für die vier Varianten eine vertiefte Betrachtung durchführen.

Variante 3

Bei dieser Variante liegt eine höhenfreie Kreuzung in Form einer Unterführung der zu verlegenden Staatstraße mit der Bahnlinie zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Der Kreuzungspunkt wird um circa 210 m nach Süden verlegt. Damit liegt der verlegte Kreuzungspunkt im ausgewiesenen Kreuzungskorridor wie er in der städtebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20. April 2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 ausgewiesen ist. Die drei dort genannten Kriterien sind das Ergebnis der Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der beauftragten Planungsgruppe. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Der bisherige Bahnübergang wird aufgelassen.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(e) des Beschlusses und dem beigelegten Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke 7%. Die Längsneigung liegt somit innerhalb der Grenzwerte (Ziffer B.II.2.b)ii)(7) des Beschlusses) der RAS 06. Gleiches gilt für die Radien im Ausbaubereich mit Ausnahme der Einschleifung in die bestehende Georgenstraße mit einem Radius von circa 20 m, der deutlich unter dem Grenzwert von 80 m liegt und somit wie unter Ziffer B.I.1 (Beschreibung des Vorhabens - städtische Strukturen) beschrieben zur Verkehrsgefährdung führt. Besonders ist noch zu erwähnen, dass die Trasse im Einschleifungsbereich zwischen der Seilergasse und der Mittelschulstraße eine Bestands-Längsneigung von circa 10% aufweist und die Befahrbarkeit insoweit nicht der RAS 06 sowie den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Die bestehenden verkehrlichen Engpässe in der Kreuzung Regensburger Straße/Georgenstraße/Mittelschulstraße und Bachgasse bleiben für den Durchgangsverkehr wie die Binnen-, Ziel-/Quell-Verkehre unverändert bestehen. Gleiches gilt für die städtebauliche Überformung der Unterstadt infolge der verkehrlichen Entwicklung mit circa 10.000 Kfz/24h. Im Vergleich dazu verbleiben bei der Variante 10 circa 3.000 Kfz/24h.

Die Anbindung des örtlichen städtischen nachgeordneten Straßennetzes insbesondere des Gartenhäuslwegs, des Ramgrabens sowie der Austraße erfordert bisweilen erhebliche Eingriffe in das Grund- und Gebäudeeigentum der Betroffenen. Die Austraße und die Parkplätze vor dem Supermarkt, die überbaut würden, müssten verlegt werden. Vor der Nordgauhalle würden nahezu alle Parkplätze sowie die Reihenhauszeile überbaut. Auf die ausführliche Beschreibung der erforderlichen Eingriffe in das bebaute Umfeld, die in Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(e) des Beschlusses wiedergegeben sind, wird verwiesen.

Der nicht motorisierte Verkehr wird durch die vorgesehene Tieflage zudem besonders betroffen sein. Gemäß Art. 9 Abs. 2 BayStrWG sind beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen die Belange der älteren Menschen und Kinder zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, Barrierefreiheit ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen, soweit nicht andere überwiegende öffentliche Belange, insbesondere solche der Verkehrssicherheit, entgegenstehen.

Durch die große Längsneigung von 7% werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit der straßenbegleitenden Gehwege nicht gewährleistet. Die RAS 06 (Ziffer 6.1.6.2) oder die DIN 18040 (Ziffer 4.3a) sehen eine Längsneigung von maximal 3% vor. Was hier deutlich überschritten ist. Maßnahmen zur Kompensation der fehlenden Barrierefreiheit zeichnen sich nicht ab beziehungsweise drängen sich nicht auf. Um diesen Nachteil zu kompensieren wären wie in der Variante 9 und 10 in der Tieflage ein hochgesetzter Gehweg und eine ergänzende Fußgängerunterführung erforderlich. Die Fußgängerunterführung und die Zuwegungen sind nur schwerlich zu planen, da östlich der Bahn und den gleich anschließenden Straßenverlegungen kein erkennbarer Raum verbleiben würde. Die Umwegigkeit über den Trog wäre im Vergleich zur Variante 9 und zur Variante 10 größer.

Aus städtebaulicher Sicht sprechen gegen diese Lösung die Beeinträchtigungen in der Unterstadt, die durch die neuerliche Überformung durch den Verkehr an ihrer ursprünglichen historischen Prägung und Gestalt weiter verlieren würde. Für diese Lösung spricht, dass der weit sichtbare historische Ortskern der Oberstadt mit der markanten historischen Silhouette nicht beeinträchtigt wird.

Durch diese Variante werden die beschriebenen verkehrlichen Defizite am Bahnübergang beseitigt, jedoch in der Georgenstraße und Regensburger Straße werden sie verfestigt. Das gilt auch für die Defizite hinsichtlich der städtebaulichen Weiterentwicklung des bestehenden Straßenzuges.

Mit dieser Lösung werden das Planungsziel, die Beseitigung des Bahnüberganges, zwar für den motorisierten Verkehr sowohl auf dem Verkehrsträger Schiene wie auch auf der Straße erreicht. Jedoch nicht die Barrierefreiheit (Ar. 9 BayStrWG) für den nicht motorisierten Verkehr. Es tritt insoweit eine Verschlechterung gegenüber der vorhandenen Situation ein, auch wenn der beschränkte Bahnübergang mit seiner potentialen Verkehrsgefährdung, entfallen würde. Im westlichen, steilen Teil der Georgenstraße wie in der Regensburger Straße wird keine Entlastung geschaffen.

Variante 6

Bei dieser Variante liegt eine höhenfreie Kreuzung in Form einer Verlegung und Anhebung der Staatsstraße mit gleichzeitiger Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie (Ziffer 4.5 / 4.5.3 der Unterlage 1b S. 33) zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Der Kreuzungspunkt wird um circa 80 m nach Süden verlegt. Damit liegt der verlegte Kreuzungspunkt im ausgewiesenen Kreuzungskorridor wie er in der städtebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20.04.2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 ausgewiesen ist. Die drei dort genannten Kriterien sind das Ergebnis der Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der beauftragten Planungsgruppe. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Der bisherige Bahnübergang wird aufgelassen. Bei der Variante 6 und der Variante 7 ist die Verschiebung des Kreuzungspunktes nach Süden im Vergleich zur Variante 3 (circa 210 m) und zur Variante 10 (circa 195 m) am geringsten.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(h) des Beschlusses und den beigelegten Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke der Staatsstraße circa 6% und im Kreuzungsbereich mit der Bahnlinie circa 3,7%. Die Variante unterscheidet sich von Variante 10 im Grund- und Aufriss von der Einmündung der Austraße auf Höhe der Hausnummer 18 bis zur Einschleifung in die Oberviechtacher Straße.

Die maximale Längsneigung nach der RAS 06 beträgt 8 %. Vorliegend beträgt sie bei dieser Variante circa 6%. Der maximale Wert wird unterschritten. Die anerkannten Regeln der Technik sind somit für den motorisierten Verkehr im Zuge der zu verlegenden Staatsstraße 2040 eingehalten. Der kleinste Radius beträgt ausweislich des zur Verfügung gestellten Lageplans im Bereich des Agrar-Gewerbegebietes 90 m. Somit ist der Mindestradius nach der RAS 06 mit 80 m überschritten.

In der Rückführung auf die Georgenstraße unmittelbar neben der Bahnlinie, wo die größte Längsneigung geplant ist, ist bei der Variante 6 eine Längsneigung von circa 7,6% und bei der Anbindung der Austraße von circa 8,3% geplant, so dass die Anforderungen der RAS 06 weitestgehend eingehalten werden. Die fußläufige Wegeverbindung vom Ortsteil Venedig zur Unter- oder Südstadt oder zur historischen Oberstadt ist im Lagerplan als kurz zu bewerten, jedoch sind die Steigungsverhältnisse als gravierend einzustufen und insbesondere für Rollstuhlfahrer nicht mehr zu bewältigen, da es an Zwischenpodesten mangelt. Zwischenpodeste sind nicht dargestellt. Am bestehenden Bahnübergang ist keine barrierefrei erreichbare Fußgängerunterführung vorgesehen.

Nach Art. 9 Abs. 2 BayStrWG sind beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen die Belange der älteren Menschen und Kinder zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen sind mit dem Ziel zu be-

rücksichtigen, Barrierefreiheit ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen, soweit nicht andere überwiegende öffentliche Belange, insbesondere solche der Verkehrssicherheit, entgegenstehen.

Durch die große Steigung von 7,6% beziehungsweise 8,3% werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit der straßenbegleitenden Gehwege in der Anpassung der Austraße oder der Georgenstraße nicht gewährleistet. Die RAST 06 (Ziffer 6.1.6.2) oder die DIN 18 040 (Ziffer 4.3a) sehen eine maximale Längsneigung von maximal 3% beziehungsweise von 6% mit Zwischenpodesten vor. Topographische Gründe, die eventuell eine Ausnahme rechtfertigen sind nicht erkennbar und wurden auch nicht vorgetragen.

Die nach den anerkannten Regeln der Technik zulässigen Längsneigungen sind hier aufgrund der gewählten technischen Lösung überschritten. Maßnahmen zur Kompensation der fehlenden Barrierefreiheit zeichnen sich nicht ab beziehungsweise drängen sich nicht auf.

Die Anhebung der Straße von circa 4,7 m über die bestehende Bahnlinie führt dazu, dass die Fahrbahn in etwa auf Höhe des 1. Stockwerkes bis zur Trauf der Dächer verlaufen würde. Eventuell erforderliche Lärmschutzwände sind hierbei noch gar nicht berücksichtigt. Erfahrungsgemäß dürften bei dieser exponierten Lage mindestens Lärmschutzwände entlang der verlegten Staatstraße von circa 2 m Höhe erforderlich werden. Auf welches Maß sich dieser Erfahrungswert bei einer weiteren Detailierungsgrad erhöht, bliebe den weiteren Planungsschritten vorbehalten. Ein eventueller Lärmschutz und die Höhe der Lärmschutzwände wären in einer weitergehenden Untersuchung noch zu klären.

Die Absenkung der Bahnlinie um circa 3,8 m unter die bestehende Bahnlinie führt dazu, dass ein langer grund- und hochwassersicherer Trog erforderlich ist. Eventuell erforderliche Lärmschutzwände im Zuge der Bahnlinie sind nicht berücksichtigt und wären in einer weitergehenden Untersuchung zu klären.

Über dem Kreuzungspunkt soll zudem die Georgenstraße wie auch der Turnhallenweg abgeschlossen werden. Dadurch entsteht ausweislich der vom Vorhabenträger nachgereichten Unterlagen auf einer Länge von circa 100 m ein Eisenbahn-Tunnel mit allen technischen Erfordernissen für die Betriebssicherheit und deren Wartung. Die Tunnelportale (Ein- und Ausfahrtsbereich) führen je nach gefahrener Geschwindigkeit nach einheitlicher Darstellung in der Fachwelt zu einer Erhöhung der Emissionspegel, was gegebenenfalls in eventuellen weiteren Planungsschnitten zu untersuchen wäre, da in unmittelbarer Nähe Wohnbebauung vorhanden ist. Der infolge des kurzen Tunnels entstehende lärmindernde Effekt wird an den Portalen wieder geschmälert.

Aus städtebaulicher Sicht sprechen gegen diese Lösung die Beeinträchtigung der Sichtbeziehung zur historischen Oberstadt mit ihrer das Landschaftsbild prägenden Silhouette. Auf die

diesbezüglichen Ausführungen in der städtebaulichen Untersuchung „Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040“ insbesondere auf Seite 17 wird verwiesen. Zudem ist das weithin sichtbare Ensemble der Altstadt von Nabburg in die Liste der Denkmalliste nach Art. 2 BayDSchG mit der Nummer E-3-76-144-1 eingetragen.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(h) des Beschlusses und ausweislich des überlassenen Lageplans beziehungsweise des Höhenplans beträgt die Baulänge des Trogges circa 560 m.

Die maximale Steigung wird im zugehörigen Höhenplan mit circa 12,5‰ ausgewiesen. Der Trog beginnt circa 250 m nördlich des Bahnhofs und endet circa 205 m nördlich des jetzigen Bahnüberganges in etwa bei der Hausnummer 17. Ausweislich des vom Vorhabenträger überlassenen E-Mail-Verkehrs vom 8. April 2021 weist die Bahn darauf hin, dass innerhalb eines Bahnhofs ein unvorhergesehener Halt eines schweren Zuges nicht auszuschließen ist. Anfahrende schwere Züge könnten Probleme durch den schlechten Reibwert Rad - Schiene bekommen und benötigen dann gegebenenfalls ein weiteres anschiebendes Triebfahrzeug. Aus diesem Grund sollten die Rampen keine größere (Längs-)Neigung als 5‰ aufweisen. Werden Bahnhöfe neu gebaut beträgt die Längsneigung 2,5‰.

Das bedeutet für die Tieferlegung der Bahn, dass die vom Vorhabenträger angenommene Längsneigung voraussichtlich zu steil ist und verringert werden müsste, um die Strecke, wie von der Bahn beschrieben, praxistauglich zu machen. Bei einer Begrenzung der Längsneigung auf 5‰ verlängert sich die Baulänge um rund den Faktor 2,5 und bei einer Längsneigung von 2,5‰ um rund den Faktor 5. In einer Grobabschätzung verlängert sich somit die Baulänge proportional somit auf circa 1.400 m beziehungsweise auf circa 2.800 m. Die Ausrundungen wurden dabei in der Grobanalyse unverändert vom Vorhabenträger übernommen.

Als Folgemaßnahme wäre auch der Bahnhof sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr betroffen und je nach erforderlicher Längsneigung teilweise oder gänzlich zu überplanen und eventuell (Richtung Süden) erheblich zu verlegen. Dadurch würde die Attraktivität für den Personenverkehr merklich abnehmen. Alternativ wäre für die Personenbeförderung ein neuer Haltepunkt in Tieflage zentrumsnah grundsätzlich denkbar. Die Betrachtung dieses Aspektes beinhaltet der Antrag nicht und wäre gegebenenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens weiter zu betrachten (Stichwort: Schülerbeförderung, Schulzentrum).

Wie in der Antragsunterlage 10.5.1 beschrieben, wurden umfangreiche Untersuchungen und Auswertungen im Auftrag des Vorhabenträgers zum Grundwasser durchgeführt. Die Mächtigkeit des Grundwasserleiters wurde vom Vorhabenträger mit 6,5 bis 8,6 m ermittelt. Die abgesenkte Bahnlinie wird in einem Trog geführt, der nicht so tief eintaucht wie bei der Variante 16 (Absenkung der Bahn an bestehender Lage).

Die Eingriffe in das Grundwasser wie auch in den zur Naab gerichteten Grundwasserstrom sind wegen der erheblichen Führung des Bahn-Troges im Grundwasserbereich, auch wenn dieser stark schwankt, schon wegen der oben aufgezeigten enormen Länge um ein vielfaches größer als ohne Trog. Die Anströmrichtung ist wegen der unmittelbaren Nähe zur Naab als senkrecht und besonders ungünstig zu bewerten. Zudem befindet sich teilweise unmittelbar entlang der verlegten Bahnlinie, Wohnbebauung, die vor Vernässung zu schützen ist, so dass keine Verschlechterung eintritt. Das Terrain der Grundstücke wie auch die zuführenden Straßen insbesondere die Georgenstraße nahe dem Bahnübergang, Alter Brückweg und Mühlweg liegen deutlich tiefer als die Bahnlinie und sind besonders gefährdet bei einem Anstieg des Grundwassers infolge des Anströmdrucks. Der überwiegend alte Gebäudebestand in der historischen Unterstadt ist von der Bausubstanz gegenüber Feuchtigkeit als gefährdeter einzustufen als ein neuzeitlicher Gebäudebestand. Ob ein Gravitationsdüker wie bei der Variante 10 ausreichend wäre, oder zusätzlich Schöpfwerke erforderlich werden würden, wäre in weiteren vertiefenden Untersuchungen zu klären.

Gegenüber der Variante 10, die ebenfalls in das Grundwasser und den Grundwasserstrom eintaucht sind die Verhältnisse wegen der großen Länge (siehe oben) quer zum Grundwasserstrom erheblich ungünstiger. Zudem ist der Abstand des Dükers bei der Variante 10 zur Naab günstiger, die Länge erheblich geringer sowie der Anströmwinkel nicht auf ganzer Länge frontal. Zudem ist im ungünstigen Einwirkungsbereich des Dükers die Bebauung neuzeitlicher und nicht immer zum Wohnen vorgesehen.

Durch die Verschiebung der Bahntrasse um mindestens eine Gleisbreite zur Naab hin wird der Abfluss des Hochwassers erheblich ungünstig beeinflusst sein. Gegenüber der Verlegungsstrecke der Bahnlinie liegt der im Mittelalter entstandene Ortsteil Venedig. Wie aus der Antragsunterlage 10.4f. ersichtlich, ist der Ortsteil bei einem Hundertjährigen HQ_{100} bereits jetzt stark vom Hochwasser betroffen beziehungsweise gefährdet. Im Wirkungsbereich des Hundertjährigen Hochwassers liegen auch die Ortsteile Ledermühle oder die Wiesmühle. Ferner wird durch die Anhebung der zu verlegenden Staatstraße eine Rampe für den Anschluss des Turnhallenweges erforderlich. So ist gegenüber der jetzigen Situation, wie auch der Variante 10, ein Damm mit einer Höhe von circa 5 bis 6 m erforderlich. Ausweislich des vom Vorhabenträger überlassenen Lageplans greift der Damm in die Böschung der Naab ein und verengt den Abflussquerschnitt ebenso wie die Verlegung der Bahnlinie. Die Fläche vor der Nordgauhalle wird bei einem HQ_{100} bereits jetzt überflutet. Demgegenüber kann beim Neubau der Naabbrücke von einer geringen Verbesserung ausgegangen werden, ob diese Verbesserung die Verschlechterungen durch die Verschiebung der Bahntrasse und den Damm der Rampe kompensieren könnte, muss einer weitergehenden detaillierteren Untersuchung vorbehalten bleiben. Gegenüber der

Variante 10, die diesen verschlechterten Hochwasserabfluss nicht beinhaltet, ist die Variante 6 als ungünstiger zu bewerten.

Durch die Anhebung der zu verlegenden Staatsstraße ist das nachgeordnete Straßennetz neu zu verknüpfen. Wegen des Höhenunterschiedes sind Rampen erforderlich. Durch die Verlegung der Bahnlinie und die geringe Verschiebung des Kreuzungspunktes kann die Georgenstraße auf kurzem Weg wieder angebunden werden. Somit könnte die Georgenstraße auf kürzestem Weg erreicht werden. Wegen der Anhebung der Verlegungsstrecke und der sehr kurzen Verschiebung des Kreuzungspunktes sind die zu überwindenden Steigungen beim Anschluss insbesondere der Austraße (8,3%), des Turnhallenweges (6%) wie auch der Georgenstraße (7,6%) wie oben ausgeführt zwar für den motorisierten Verkehr noch geeignet und regelkonform, jedoch nicht für den nicht motorisierten Verkehr. Die anzustrebende Barrierefreiheit wird nicht erreicht. Eine Kompensation könnte, da wegen der abgesenkten Bahnlinie eine separate Fußgängerunterführung ausscheidet, lediglich durch eine Absenkung der zu verlegenden Staatsstraße erreicht werden. Anzustreben wäre dann wohl eine regelkonforme Längsneigung von 3%; mit der Folge, dass überschlägig die Anhebung der Verlegungsstrecke von 4,7 m wohl mehr als zu halbieren wären. Dementsprechend wäre der Trog tiefer abzusenken mit der Folge, dass die Länge entsprechend der geometrischen Zusammenhänge erheblich größer werden würde. Die Auswirkungen des Troges nähern sich dann denen der Variante 16 (Tieferlegung der Bahnlinie) an. Auf die dortigen Ausführungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die öffentlichen Belange kann insoweit verwiesen werden.

Von Seiten der Bahn AG besteht wie bereits mehrfach ausgeführt ((Variante 15 – Eisenbahntunnel durch den Stadtberg) oder Variante 16 (Absenkung der Bahn an bestehender Lage)), wegen der generellen Bevorrechtigung des Bahnbetriebes vor dem Straßenverkehr, unabhängig ob er motorisiert ist oder nicht, kein Interesse die Bahntrasse weder im Grund- oder Aufriss zu verlegen, da dies für den laufenden Betrieb eher Nachteile in Form von höheren Betriebskosten und eventuell geringeren Einnahmen wegen zu erwartender geringerer Fahrgastzahlen (insbesondere bei einer eventuell erforderlichen zentrumsfernen Verlagerung des Bahnhofs, Schülerbeförderung) nach sich ziehen würde.

Nicht zum Planungsziel und somit auch nicht zum straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren, gehört die Schaffung eines Zugangs oder mehrerer zur Naab.

Mit der Variante 6 werden das Planungsziel und die Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes mit großen technischen Aufwand und sehr großen Eingriffen in das Grundwasser, den Grundwasserstrom wie auch in den Hochwasserabfluss sowie eventuell in die Eigentumsverhältnisse der Anwesen entlang der Bahnlinie in der Unterstadt und großen Abstrichen hinsichtlich des Ortsbildes, erreicht. Gleiches gilt auch für den nicht motorisierten Verkehr und die anzustrebende Barrierefreiheit, die durch die steilen Rampen des anzuschließenden Ortsnetzes

nicht regelgerecht gestaltet werden können. Lediglich der kurze Anschluss der Georgenstraße für den motorisierten Verkehr stellt eine Verbesserung dar. Auch wäre gegebenenfalls bei einer konkreten Verfolgung dieser Variante zu prüfen, ob hier nicht ein Eisenbahnrechtliches Verfahren vorzusehen wäre, da der Verkehrsträger Straße je nach erforderlicher Länge des Bahntroges bei dieser Lösung als Folgemaßnahme zu sehen sein könnte.

Durch diese Variante werden die beschriebenen verkehrlichen Defizite am Bahnübergang beseitigt, jedoch in der Georgenstraße, Austraße und Turnhallenweg werden sie nur für den motorisierten Verkehr verbessert.

Mit dieser Lösung wird das Planungsziel, die Beseitigung des Bahnüberganges, zwar für den motorisierten Verkehr sowohl auf der Schiene wie auch auf der Straße erreicht. Jedoch nicht die Barrierefreiheit (Ar. 9 BayStrWG) für den nicht motorisierten Verkehr. Es tritt insoweit für diesen eine Verschlechterung gegenüber der vorhandenen Situation ein, auch wenn der beschränkte Bahnübergang mit seiner potentiellen Verkehrsgefährdung, entfallen würde. Zudem wird im westlichen, steilen Teil der Georgenstraße wie in der Regensburger Straße keine Entlastung geschaffen, was allerdings auch nicht ein prioritäres Planungsziel darstellt.

Variante 7.

Bei dieser Variante liegt eine höhenfreie Kreuzung in Form einer Verlegung und Anhebung der Staatsstraße mit gleichzeitiger Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie (Erörterungstermin, keine Berücksichtigung in der Unterlage 1b) zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG grundsätzlich entspricht.

Diese Variante ist erst im Erörterungstermin am 19. April 2018 in das Verfahren eingebracht worden. Der Vorhabenträger hat sie entsprechend aufbereitet.

Durch die Verkürzung entfällt der Aufstieg zur Regensburger Straße über den Rankenweg und somit auch die dort in der Variante 6 und 10 vorhandene Steigung. Der Kreuzungspunkt wird wie bei der Varianter 6 um circa 80 m nach Süden verlegt.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(j) des Beschlusses und dem beiliegenden Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke der Staatsstraße im Kreuzungsbereich mit der Bahnlinie circa 3,7%.

Die Variante unterscheidet sich von Variante 6 dadurch, dass der Gleichlauf mit der Variante 10 von der Austraße auf Höhe der Hausnummer 18 über den Bahnhof bis zur Regensburger Straße mit der Kreuzung der Kreisstraße SAD 28 (Diepoldstraße) und Brünnlweg entfällt. Es verbleiben somit lediglich der Abschnitt von der Austraße Hausnummer 18 über die Bahnlinie und die Naab bis zur Einschleifung in die Oberviechtacher Straße. Dieser ist gleichlaufend im

Grund- und Aufriss mit der Variante 6. Auf eine Wiederholung der Vor- und Nachteile kann verzichtet und auf die vorstehenden Ausführungen zur Variante 6 unter dieser Ziffer des Beschlusses verwiesen werden.

Nach der in der Niederschrift vermerkten kurzen Erläuterung ist die Variante 7 als ein möglicher erster Bauabschnitt der Variante 6 zu sehen. Die Rückführung des Verkehrs sollte über die Rampe (sehr steil, siehe Feststellungen zur Variante 6) zur Georgenstraße wieder zur jetzigen Staatstraße erfolgen. Die Fortführung des Straßenzuges soll wie aus den vom Vorhabenträger überlassenen Lage- und Höhenplan erkennbar in Richtung zum ehemaligen Gelände der Bilderrahmenfabrik Kottek beziehungsweise zur Austraße etwa auf Höhe der Hausnummer 18 führen. Der dorthin geführte Verkehr soll dann die vorhandenen Ortsstraßen für die Weiterfahrt benutzen.

Auf die mitunter ungünstigen Verhältnisse der Ortstraßen insbesondere mit Längsneigungen von circa 10% mit den teilweise sehr kleinen Radien von 19 bis 47 m wurde insbesondere bereits bei den Varianten 1, 2, 3, und 16 hingewiesen. Diesen Varianten gemeinsam ist die Führung des Verkehrs über die Georgenstraße mit ihren unzureichenden Verkehrsverhältnissen und der verbleibenden verkehrliche Überformung der aus dem Mittelalter herrührenden Unterstadt. Da für die Verkehrsteilnehmer dieser Weg mit einem längeren Fahrweg sowie mit den bekannten und zu erwartenden Verkehrsbehinderungen in der Georgenstraße wohl zu einer längeren Fahrzeit führt, dürften viele diese Fahrstrecke nicht benutzen. Stattdessen würden sie ungeordnet die zeitlich schnelleren und kürzeren Strecken über das örtliche Straßennetz in der Südstadt nehmen. Für den nicht dominanten Durchgangsverkehr würde sich die Bahnhofstraße oder der Rankenweg anbieten, um die Durchfahrt von Nabburg in Richtung Amberg oder zur Autobahn A 6 fortzusetzen. Somit würden bisher nicht nennenswerten belastete Ortsstraßen mit Binnen, Ziel-/Quell und Durchgangsverkehr zusätzlich beaufschlagt und die Anwohner den zusätzlichen Immissionen ausgesetzt. Insbesondere für den Durchgangsverkehr bietet sich die Streckenführung über die Bahnhofstraße oder den Rankenweg an, da sie, wie aus dem Lageplan zu erkennen ist, eine Verkürzung darstellen (sogenannte Abschneidung). Weder die Bahnhofstraße noch die Einmündung in die Regensburger Straße oder die Einmündung in die Austraße oder der Rankenweg sind für diese Verkehrsmengen ausgelegt und müssten ertüchtigt werden. Es wäre in weiteren Planungsschritten zu prüfen, ob und wo wieviel Ab- und Einbiegespuren hierzu erforderlich wären und welchen Platzbedarf sie erfordern würden.

Insbesondere für die Einmündung der Bahnhofstraße in die Regensburger Straße, die dort eine große Längsneigung besitzt, wäre die Befahrbarkeit zu prüfen. Auch wenn die RAST 06 hierzu keine Grenzwerte ausweist, sollte hilfsweise auf die RAL 2012 Ziffer 6.2.3 zurückgegriffen werden. Demnach soll die Längsneigung für eine tangential Anbindung (Anfahr- und Haltesichtweiten) in allen Knotenpunktzufahrten möglichst gering sein. In den übergeordneten Zufahrten

soll sie 4% (maximal 6%) nicht überschreiten. Die Längsneigung der untergeordneten Straßen sollte wegen der Erkennbarkeit des Knotenpunktes und der erforderlichen Brems- beziehungsweise Beschleunigungsvorgänge unterhalb der zulässigen Maximalwerte nach Tabelle 14 (Höchstlängsneigungen: EKL 3 maximal 6,5%) für die Längsneigungen der zugehörigen Entwurfsklassen liegen. In der unmittelbaren Knotenpunktzufahrt ist auf einer Strecke (Aufstellfläche, Anfahr- und Haltesicht) von $L \approx 25$ m vom Rand der übergeordneten Fahrbahn eine Längsneigung von maximal 2,5% anzustreben. In einer vertieften Untersuchung des Knotenpunktes wäre die Befahrbarkeit noch nachzuweisen. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Befahrbarkeit für Fahrzeuge nach der Straßenzulassungsordnung wäre vermutlich die Gradienten der Bahnhofstraße zu überarbeiten. Eine Einhaltung der Grenzwerte der RAS 06 dürfte dabei nicht möglich sein.

Ob die Rampe mit der geplanten Rückführung des Verkehrs auf die Georgenstraße und die Georgenstraße selbst weiterhin als Staatsstraße fungieren kann, ist fraglich.

Wie aus der Verkehrsuntersuchung bekannt ist, sind dem Durchgangsverkehr lediglich 20% des gesamten Verkehrsaufkommens zuzurechnen. Für den Durchgangsverkehr wäre es ein erheblicher zeitlicher Umweg die Georgenstraße für die Weiterfahrt zu benutzen, da es für ihn erheblich vorteilhafter wäre über die Au- und Bahnhofstraße oder den Rankenweg wieder zur Regensburger Straße, der jetzigen Staatsstraße zu gelangen.

Nach Art. 3 BayStrWG sind die Straßen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung zu klassifizieren. Demnach sind Staatsstraßen diejenigen Straßen die innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz (Netzfunktion) bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Hätte sich die Verkehrsbedeutung insbesondere hier für die Georgenstraße geändert, wofür es gewichtige Anhaltspunkte, wie oben ausgeführt, gibt, wäre sie nach Art. 7 BayStrWG in die entsprechende Klasse nach Art. 3 oder Art. 46 BayStrWG umzustufen. Das wäre dann in einer detaillierten Untersuchung zu klären und geht über den Rahmen der vorliegenden Variantenuntersuchung hinaus.

Somit drängt sich die Prüfung von Alternativen auf, die den prognostizierten Verkehr mit geringeren Auswirkungen abwickeln können.

Unabhängig davon verbleiben die zur Variante 6 ausgeführten Feststellungen auch hinsichtlich der Erreichung des Planungsziels ergänzend bestehen, da ein erster Abschnitt keine dauerhafte Lösung der Verkehrsprobleme ist. Der Grundsatz der Problembewältigung ist hier nicht ausreichend abgearbeitet.

Variante 10

Bei dieser Variante ist die Absenkung der Staatsstraße und Unterführung der Bahnlinie auf Höhe des Turnhallenweges nördlich der Nordgauhalle vorgesehen.

Es liegt der nachfolgenden Grobanalyse eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie zugrunde, die dem § 3 Nr. 3 i.V.m. § 1 Abs. 2 EKrG entspricht.

Für die weitere Betrachtung verbleiben lediglich die Varianten 9 und 10. Die Variante 9 beinhaltet im Bereich des Agrar-Gewerbebetriebes westlich des Bahnhof eine geringfügige Verschiebung/Verlängerung der Trasse nach Süden mit einer Rückführung zur Trasse der Variante 10 in den Rankenweg. Diese Modifizierung wurde von einem Betroffenen in das Verfahren eingebracht und im Erörterungstermin erläutert. Zwischenzeitlich hat der Gewerbebetrieb den Standort verlassen und die betroffenen Grundstücke an den Vorhabenträger verkauft sowie sämtliche Einwendungen zurückgenommen. Die Beweggründe sind weggefallen. Die Verlegung mit der zugehörigen Verlängerung der Trasse ist nicht mehr relevant. Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)ii)(11)(c)(01)(006) des Beschlusses wird verwiesen.

Der Kreuzungspunkt wird um circa 195 m nach Süden verlegt. Damit liegt der geplante Kreuzungspunkt im ausgewiesenen Kreuzungskorridor, wie er in der städtebaulichen Rahmenplanung „Südstadt“ vom 20. April 2001 auf Seite 7, Ziffer 1.2 Kriterium 2 empfohlen wurde. Die drei dort genannten Kriterien sind das Ergebnis der Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der beauftragten Planungsgruppe. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Der bisherige Bahnübergang wird aufgelassen.

Nach der Beschreibung des Vorhabenträgers unter Ziffer B.II.2.b)ii)(10)(k) des Beschlusses und dem beigelegten Höhenplan beträgt die größte Längsneigung der Neubaustrecke maximal 7%. Der Lageplan der Unterlage 6/1b wie auch der Höhenplan der Unterlage 7.1b ist auch für die Variante 10 zutreffend und werden für die Grobanalyse bedarfsweise herangezogen.

Die maximale Längsneigung nach der RAS 06 beträgt 8 %. Vorliegend beträgt sie 7%. Der maximale Wert für die Längsneigung wird damit nicht erreicht. Die anerkannten Regeln der Technik sind somit für den motorisierten Verkehr eingehalten. Der kleinste Radius beträgt ausweislich des zur Verfügung gestellten Lageplans im Bereich des Agrar-Gewerbegebietes 90 m. Somit ist der Mindestradius nach der RAS 06 mit 80 m überschritten.

Für den nicht motorisierten Verkehr und die anzustrebende Barrierefreiheit ist nach der DIN 18040 eine maximale Längsneigung von 3% oder von 6% mit Zwischenpodesten alle 10 m zulässig. In der RAS 06 ist in Ziffer 6.1.6.2 (Elemente für Barrierefreiheit) eine maximale Längsneigung von 3% zulässig. In der Troglage, wo die größte Längsneigung geplant ist, ist in der Variante 10 wie auch in der Variante 9 auf der Südseite ein hochgesetzter Geh- und Radweg geplant, so dass die Anforderungen der RAS 06 weitestgehend eingehalten werden. Zudem

wird am bestehenden Bahnübergang eine Fußgängerunterführung vorgesehen, die über einen Weg barrierefrei erreicht werden kann. Die Fortführung des Weges in die Georgenstraße über den „Alten Brückweg“ ist nach den Angaben des Vorhabenträgers unter Einhaltung der DIN 18040 herstellbar.

Diese Lösung berücksichtigt die städtebaulich prägende historische Stadtsilhouette, die nicht beeinträchtigt wird, da die Straße unter der Bahn hindurchgeführt wird. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in der städtebaulichen Untersuchung „Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040“ insbesondere auf Seite 17 wird verwiesen. So könnte von Seiten der Stadt Nabburg für die sogenannte Südstadt beziehungsweise Unterstadt im Rahmen der Bauleitplanung die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken gesteuert und geordnet werden. Hierzu hat die Stadt 2010 den Bebauungsplan „Umgehungsstraße Südstadt“ erstellt und das Verfahren auch angestoßen. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii)(4) des Beschlusses verwiesen.

Die Zufahrt zum Güterbahnhof ist zu verlegen. Eine mögliche Verlegung der Panzerverlade-rampe, liegt nicht im Planungsumgriff. Sie ist nicht Gegenstand der Variantenuntersuchung, da sie auf dem Gelände der Bahn AG liegt. Eine Regelung wäre zwischen dem Besteller der Dienstleistung und deren Erbringer außerhalb der Planfeststellung zu suchen.

Anzumerken ist, dass die Variante 9 außerhalb des Umgriffs beim Bahnhof mit der Variante 10 sowohl im Grund- wie im Aufriss gleich ist. Die Varianten 6 und 7 verlaufen lediglich im Grundriss mit der Variante 10 überwiegend auf der gleichen Trasse.

Das Planungsziel wird bei der Variante 10 wie auch bei der Variante 9, da der Bahnübergang aufgelassen wird, erreicht. Die vorgetragene Lösung entspricht den anerkannten Regeln der Technik (Art. 9 Abs. 1 und 2 BayStrWG). Die Anforderungen an die anzustrebende Barrierefreiheit des Absatzes 1 Satz 5 sind gegeben. Gegenüber der Variante 9 ist die Variante 10 um 47 m kürzer und erfordert daher einen geringeren Flächenbedarf.

Diese Lösung erfordert gegenüber der Variante 9 wegen der entfallenen Verlängerung der Trasse geringere Eingriffe in Grund und Boden (Privateigentum). Verkehrstechnisch ist die Variante 10 ebenso funktional wie die Variante 9 bei geringeren Flächenbedarf. Die Vorgaben nach Art. 9 Abs. 2 S. 2 BayStrWG sind, wegen des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der in die Abwägung einzustellen ist, bei der Variante 10 erfüllt. Sie ist daher vorzugswürdiger. Für die verkehrliche Abwicklung des Verkehrs – motorisiert oder nicht motorisiert – ergeben sich durch die kürzere Trassierung und der einhergehenden geringeren Flächen-/ Grundinanspruchnahme keine Nachteile.

Dadurch ist der Variante 10 der Vorrang zu geben.

(12) Gesamtabwägung

Der vorhergehende Variantenvergleich orientiert sich an § 3 EKrG, der die Beseitigung, Entlastung und Änderung von Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen regelt.

Dabei wurde auch darauf geachtet, dass neben den verkehrlichen Belangen des motorisierten Verkehrs auch die Belange insbesondere des nicht motorisierten Verkehrs mit der anzustrebenden Barrierefreiheit, den städtebaulichen Gesichtspunkten oder anderer öffentlicher Belange (Grund- und Hochwasserschutz, Natur- und Landschaftsschutz, Immissionsschutz und so weiter) beleuchtet und bewertet wurden. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei den Ausführungen und Bewertungen des Vorhabenträgers nicht immer gefolgt und stellte bereits in den obigen Abhandlungen eigenständige Betrachtungen und Bewertungen gegenüber.

Mit den Varianten 15, 1, 2, 4, 5, 8, 9, 16, 3, 6, 7 und 10 kann demnach grundsätzlich das Planungsziel erreicht werden. Die Reihenfolge wurde entsprechend der vorausgegangenen Bearbeitung (Ziffer B.II.2.b)ii)(11)(a), B.II.2.b)ii)(11)(b) und B.II.2.b)ii)(11)(c) des Beschlusses) belassen.

Die Planungsvarianten 15, 1, 2, 4, 5, 8, 9 und 16 konnten bereits im Rahmen einer Grobanalyse ausgeschieden werden. Bei der weiteren Betrachtung müssen diese Varianten nicht mehr berücksichtigt werden.

Die verbliebenen Varianten 3, 6, 7 und 10 wurden einem detaillierteren Variantenvergleich unterzogen.

Bei einem Gesamtvergleich dieser zu untersuchenden Trassenvarianten ergibt sich Folgendes:

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Entscheidung zu Gunsten der plangegegenständlichen Variante 10 nach den gesetzlichen Planungsvorgaben und dem Gebot der Planrechtfertigung getroffen wurde. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des daraus resultierenden Abwägungsgebots sind im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens auch die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit zu berücksichtigen.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist festzustellen, dass der Vorhabenträger die Entscheidungsgrundlagen in einem der Größe des Bauvorhabens gerecht werdenden Umfang nachvollziehbar dargelegt hat. Die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele können mit der gewählten Vorzugsvariante erreicht werden, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine durchgreifenden Gründe erkennbar sind, die gegen die plangegegenständliche Trasse sprechen würden.

Bei den Varianten wurde neben der Bewältigung des motorisierten Verkehrs auch die Bewältigung des nicht motorisierten Verkehrs von Seiten der Planfeststellungsbehörde beleuchtet.

Dabei zeigen sich deutliche Unterschiede. Der nicht motorisierte Verkehr kann bei den Varianten 3, 6, und 7 nicht nach den anerkannten Regeln der Technik abgewickelt werden. Auf die Ausführungen unter den Ziffern B.II.2.b)ii)(10)(e), B.II.2.b)ii)(10)(h), B.II.2.b)ii)(10)(i) und B.II.2.b)ii)(11)(c)(02)(005) des Beschlusses zu den genannten Varianten wird verwiesen.

Bei der Variante 10 hingegen kann der nichtmotorisierte Verkehr nach den anerkannten Regeln der Technik abgewickelt werden.

Die Variante 10 erfüllt § 3 Nr. 3 EKrG, wie unter der Ziffer B.II.2.b)ii)(11)(c)(02)(005) des Beschlusses ausgeführt sowohl für den motorisierten wie auch für den nicht motorisierten Verkehr, die anerkannten Regeln der Technik sowie den Art. 9 Abs. BayStWG bestmöglich. In die anderen öffentlichen Belange insbesondere die Eingriffe in das Grundwasser, den Grundwasserstrom, den Hochwasserabfluss, das historische Stadtbild, die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der historisch gewachsenen Unterstadt oder der Südstadt wie auch den naturschutzfachlichen Belangen – der Fauna und Flora – wird nur im unbedingt erforderlichen Umfang eingegriffen.

Auch der Vorhabenträger hat, wenn auch mitunter aus einem anderen Blickwinkel, ebenfalls eine qualifizierte Bewertung der untersuchten Varianten auf eine andere Art und Weise vorgenommen. Er kommt in seiner Bewertung, die insbesondere unter Ziffer B.II.2.b)ii)(11)(c)(02) ff. des Beschlusses mit wiedergegeben wurde, zum gleichen Ergebnis.

Die Variante 10 liegt auch dem Beschluss zugrunde. Über diese Variante wurde zwischen den Kreuzungsbeteiligten eine Vereinbarung nach § 5 EKrG abgeschlossen.

Dieser Vereinbarung hat der Stadtrat von Nabburg am 7. Oktober 2008 einstimmig zugestimmt.

iii) Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei im Wesentlichen an den technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) insbesondere an der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ sowie den nationalen und auf europäischer Ebene eingeführten Normen (DIN) insbesondere der „DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen“. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus den folgenden Überlegungen. Im Übrigen wird wegen der näheren Einzelheiten zum Ausbaustandard auf die festgestellten Planunterlagen verwiesen.

(1) Trassierung

Das plangegenständliche Bauvorhaben Staatsstraße 2040 „Amberg – Nabburg – Neunburg vorm Wald“, Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg von Bau-km 0+040 (\triangleq St 2040_540_1,347) bis Bau-km 1+100 (\triangleq St 2040_580_0,043) beinhaltet die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mittels einer innerstädtischen Verlegung der Staatsstraße 2040. Die Baulänge beträgt 1.140 m. Sie überquert künftig vom Stadtteil Venedig kommend die Naab südlich der jetzigen Naabbrücke, führt vorbei an der Nordgauhalle, unterquert hier höhenfrei mittels einer Eisenbahnbrücke – mit beidseitig anschließenden Trögen – in sogenannter Tieflage die Bahnlinie „Hof – Regensburg“ um dann in die Austraße einzuschleifen und ihr Richtung Bahnhof zu folgen. Danach führt sie westlich am Bahnhof vorbei über Gewerbeflächen eines ehemaligen Agrarhändlers in Richtung Rankenweg, um dann vom Rankenweg über Grünland wieder auf die nach Amberg führende Staatsstraße 2040 auf Höhe der einmündenden Kreisstraße SAD 28 zu schließen. Hier wird sie mittels eines fünfarmigen Kreisverkehrsplatzes mit den kreuzenden und einmündenden Straßen verknüpft.

An der Stelle des jetzigen Bahnüberganges wird eine Fußgängerunterführung vorgesehen, um für Fußgänger die bisherigen Verkehrsbeziehungen weitgehend auf kurzem Weg wiederherzustellen und die Umwege zu minimieren. Die Fußgängerunterführung wird ohne Grund- und Hochwasserschutz geplant und erhält daher keine Grundwasserwanne (Trog). Sie ist daher bei Hochwasser nicht benutzbar. Während dieser Zeit erfolgt die fußläufige Verkehrsführung über den Staatsstraße 2040, die bis zu einem Hundertjährigen Hochwasser befahrbar ist.

Künftig kann sowohl der motorisierte wie auch der nicht motorisierte Verkehr ohne Behinderung (beschränkter Bahnübergang) die zweigleisige Bahnlinie höhenfrei mittels eine (Bahn-)Überführung mit dem Trog (Grundwasserwanne) queren.

Die geplante Verlegung der Staatsstraße 2040 ist in diesem Abschnitt als einbahnige, zweistreifige innerörtliche Straßenverbindungen konzipiert. In den beidseitigen Anschlüssen wird diese Konzeption fortgeführt.

Nach den einschlägigen Trassierungsregelwerken sind außerhalb von Knotenpunkten folgende Mindest- bzw. Höchstparameter bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ($V_{zul.} = 50$ km/h) für den Straßenverkehr einzuhalten:

Entwurfselement	Planwerte	Grenzwerte n. RASSt 06
Kurvenmindestradius min R:	90 m	80 m
Höchstlängsneigung max. s: Die geplante Verlegung der Staatsstraße 2040 wird in diesem Abschnitt als einbahnige, zweistreifige innerörtliche Straßenverbindungen konzipiert.	7,0 %	8 %
Kuppenmindesthalbmesser min H_K :	1.200 m	900 m
Wannenmindesthalbmesser min H_w :	500 m	500 m
Querneigung:	2,5 %	2,5 %
Querneigung in Kurven: (bei R = 90 m)	4,5 %	6 %

Die erforderlichen Haltesichtweiten werden auf der ganzen Strecke eingehalten. Es kann außerdem festgestellt werden, dass die Trassierungsgrenzwerte der RASSt 06 in Lage und Höhe insgesamt eingehalten werden können.

Besonderheiten, Knotenpunktsbereiche:

Im Bereich plangleicher Knotenpunkte sind Längsneigungen größer 4 % aus entwurfstechnischen und verkehrstechnischen Gründen zu vermeiden. Dies wird mit der vorliegenden Planung gewährleistet.

Einmündung der Austraße in die Staatsstraße 2040neu:

Zur sicheren, leistungsfähigen und geordneten Abwicklung der prognostizierten Knotenströme wird die Errichtung einer Lichtzeichenanlage an der Einmündung der Austraße in die Staatsstraße 2040neu notwendig. Die Leistungsfähigkeit der verlegten Staatsstraße bleibt erhalten.

Verbindungsfunktion

Aufgrund ihrer Verkehrsfunktion und Lage im Straßennetz ist die Staatsstraße 2040 zwischen Amberg und Nabburg in die Verbindungsfunktionsstufe LS II einzustufen. Innerhalb der Ortslage Nabburg ist sie der Kategoriengruppe HS III nach der RASSt 06 zuzuordnen. Die Verbindungsfunktionsstufe LS II der Staatsstraße 2040 steht für eine Landstraße mit überregionaler Funktion, die in der Ortslage der Stadt Nabburg in der Kategorie HS III als anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld bebauter und innerhalb bebauter Gebiete einzustufen ist. Die Straßenplanung kommt diesen Anforderungen bis auf einen kleinen Abschnitt im Rankenweg, der der lokalen Siedlungsentwicklung geschuldet ist, nach.

Der Verlauf der Trasse wurde so gewählt, dass die Beeinträchtigungen im Siedlungsbereich so gering wie möglich sind und dem Ziel der minimierten Flächeninanspruchnahme unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Öffentlichen Sicherheit und Ordnung und der Leichtigkeit des Verkehrs, dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis sowie die Beachtung der anerkannten Regeln der Technik gerecht wird. Die planerisch zu berücksichtigende zulässige Geschwindigkeit ist 50 km/h.

(2) Querschnitte

Aufgrund der Verkehrsbelastung und des maßgebenden Begegnungsfalles Lkw/Lkw bzw. Bus/Bus wird nach den einschlägigen Entwurfsregelwerken (RASt 06) ein Regelquerschnitt mit einer Mindestbreite zwischen den Borden von 7,5 m vorgesehen.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der abzuwickelnden Verkehrsarten sind beidseitig Gehwege und in Teilbereichen kombinierte Geh- und Radwege erforderlich.

Hieraus ergeben sich folgende Querschnitte:

Querschnitt der Staatsstraße 2040 außerhalb der Bauwerke:

Mindestbreite der Fahrbahn zwischen den Borden: 7,5 m

Mindestbreite beidseitige Gehwege / Geh- u. Radwege je 2,5 m / 3,25 m

Querschnitt der Staatsstraße 2040 im Bereich der Naabbrücke:

Die Breite der Fahrbahn zwischen den Borden beträgt bis zu 8,75 m

(inkl. Aufweitung zur Aufnahme der Entwässerungseinrichtungen und weitere Fahrbahnverbreiterung in engen Kurven)

Mindestbreite beidseitige kombinierte Geh – und Radwege je 3,25 m.

Die Gesamtbreite zwischen den Geländern beträgt 15,25 m.

Querschnitt Staatsstraße 2040 im Bereich der Eisenbahnüberführung / Trogstrecke:

Die Breite der Fahrbahn zwischen den Borden beträgt ist wegen der Fahrbahnaufweitung in den Kurven bis zu 8,25 m

(inkl. Fahrbahnverbreiterung in engen Kurven)

Die Mindestbreite des westlichen Gehweges beträgt 3,25 m und die Mindestbreite des östlichen Geh- und Radweges beträgt 3,00 m.

Die gesamte lichte Weite zwischen den Trogwänden und ist wegen der Fahrbahnaufweitung in den Kurven variabel und beträgt bis zu 15,30 m.

Die verwendeten Querneigungen, Verwindungen und Anrampungen halten die Grenzwerte der RAST 06 ein. Alle Elemente sind so aufeinander abgestimmt, dass eine funktionierende Entwässerungssystematik und die angestrebte Streckenqualität im kompletten Planfeststellungsbereich sichergestellt sind.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlagen 1b Ziffer 5.1; Unterlagen 5/1b, 5/2a und 5.3b) verwiesen.

Die Befestigung der geplanten Staatsstraße 2040 wie auch für die übrigen neu zu bauenden oder anzupassenden Straßen und Wege erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zeitpunkt der Umsetzung mit der prognostizierten oder der überschaubaren Verkehrsbelastung. Derzeit sind das die "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen" Ausgabe 2012 [RStO 12].

Geplant ist derzeit eine Asphaltdecke oder ein schalltechnisch günstigerer Oberflächenbelag.

Die Querschnittsplanung entspricht dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen nach öffentlicher Sicherheit und Ordnung. (Art. 9 Abs. 1 BayStrWG)

(3) Kreuzungen und Einmündungen

Die bestehenden Ortsstraßen werden, wie in den festgestellten Plänen dargestellt, an die verlegte Staatsstraße 2040 angeschlossen.

(a) Kreisverkehrsplatz am Bauanfang

Die Verknüpfung der Staatsstraße 2040 mit den Ortstraßen (Kreisstraße SAD 28 („Diepoldstraße“) „Am Haberstroh“ und „Brünnlweg“) bei Bau-km 0±000 erfolgt mittels eines fünfarmigen Kreisverkehrsplatzes.

Der Knotenpunkt wurde entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren konstruiert. Die Befahrbarkeit des Knotenpunktes anhand von Schleppkurven mit dem Lastzug als maßgebendes Bemessungsfahrzeug, wurde geprüft. Davon unterscheidet sich die Qualität hinsichtlich der Kapazität bei der Benutzung durch den Verkehrsteilnehmer. Im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) wird anhand der mittleren Wartezeit zwischen den Qualitätsstufen A bis F unterschieden. Wobei A für beste und F für die schlechteste Qualität steht. Laut diesem Regelwerk wäre die Kapazitätsgrenze beim Übergang zwischen den Qualitätsstufe E und F erreicht. Der Nachweis der Verkehrsqualität ergibt für den Kreisverkehrsplatz die Qualitätsstufe A, womit keine Kapazitätseinschränkungen zu erwarten sind.

(b) Einmündung der Austraße in die Staatsstraße 2040neu

Die Austraße wird über eine T-förmige Einmündung an die Staatsstraße 2040neu überwiegend innerhalb der zur Querung der Bahnlinie notwendigen Grundwasserwanne (Trogbauwerk) angebunden. Zur sicheren, leistungsfähigen und geordneten Abwicklung der prognostizierten Knotenströme wird die Errichtung einer Lichtzeichenanlage an der Einmündung der Austraße

in die geplante Staatsstraße 2040 notwendig. Andernfalls würden die Wartezeiten der aus der Austraße in die Staatsstraße 2040 einmündenden, jedoch gegenüber dem Verkehr der geplanten Staatsstraße 2040 wartepflichtigen Verkehre unangemessen lang ausfallen. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen hinsichtlich der Kapazität durch den Vorhabenträger ergaben, dass der Knotenpunkt in der Spitzenstunde bei einer Umlaufzeit von 105 Sekunden eine Qualitätsstufe von C aufweist und somit eine ausreichende Kapazität zu erwarten ist. Die Austraße wird von der Einmündung bis zum Anschluss an den Bestand verlegt.

(c) Sonstige Ortsstraßen, Zufahrten

Insbesondere die vorhandenen Ortsstraßen „Bahnweg“, „Bahnhofstraße“ sowie die bestehende Kreisstraße SAD 54 (Perschener Straße) werden gleichfalls über T-förmige Einmündungen angebunden.

(d) Bedarfsampel im Bereich der Einmündung der Kreisstraße SAD 54

Zur Verknüpfung des bestehenden Naabtalradweg Richtung Perschen oder in entgegengesetzter Richtung nach Wölsendorf über die Einmündung der Kreisstraße SAD 54 („Perschener Straße“) in die geplante Staatsstraße 2040 oder Geh- und Radwegverbindungen in Richtung Bahnhof wird bei Bau-km 1+030 zur sicheren Querung – auch mit Mobilitätseinschränkung – eine Bedarfsampel vorgesehen.

(e) Busbucht auf Höhe des Bahnhofs und Bedarfsampel

Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist im Bereich des Bahnhofes eine Busbucht an der geplanten Staatsstraße 2040 nach den Kriterien der aktuellen RAS 06 geplant. Zur Verbesserung der Sicherheit der geplanten Staatsstraße wird für querende Fußgänger und Radfahrer eine Bedarfsampel vorgesehen.

(f) Turnhallenweg

Der zur Nordgauhalle führende Turnhallenweg wird zwischen dem Trog und der neuen Naabbrücke ebenfalls über eine T-förmige Einmündung an die geplante, verlegte Staatsstraße 2040 angebunden. Im Einmündungsbereich ist ein Fahrbahnteiler vorgesehen, der als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer dient und die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert.

(g) Allgemeines und Besonderheiten, Knotenpunktsbereiche:

Im Bereich plangleicher Knotenpunkte sind keine Längsneigungen größer als 4 %, die entwurfstechnisch ungünstig befahrbar sind, geplant.

Insgesamt wird festgestellt, dass die Knotenpunkte, insbesondere Kreisverkehrsplätze oder Einmündungen, in der geplanten Gestaltung ausreichend dimensioniert und leistungsfähig sind.

Die nicht namentlich aufgeführten Grundstückszufahrten werden wie in den Planunterlagen dargestellt, insbesondere in der Unterlage 6/1b im bisherigen Umfang und Qualität wiederhergestellt.

(4) Ingenieurbauwerke

Für die geplante Verlegung der Staatsstraße werden zahlreiche Bauwerke neu erstellt oder verändert. Insbesondere sind das:

- Bahnbrücke BW 0-1 Unterführung der Staatsstraße 2040 Bau-km circa 0+752 bzw. Bahn-km 58,671
- Bahnbrücke BW 0-4 Unterführung des Fußweges bei Bahn-km circa 58,863
- Naabbrücke BW 0-2 im Zuge der Staatsstraße 2040 bei Bau-km circa 0+954
- Tieflage (Trog, Grundwasserwanne) im Zuge der Staatsstraße 2040

Hinsichtlich der Einzelheiten in Bezug auf die geplanten Ingenieurbauwerke wird auf die Unterlagen 1b, 6./1b und 6.2b verwiesen.

(a) Bahnbrücke BW 0-1 Unterführung der Staatsstraße 2040

Bei Bau-km 0+752 ist die Errichtung einer Bahnbrücke (BW 0-1) im Zuge der zweigleisigen Bahnlinie geplant.

Wegen der beidseitig der Bahnlinie liegenden Bebauung, auf die die Trassierung der Staatsstraße 2040 Rücksicht nimmt, ist eine schiefwinkelige Kreuzung unvermeidbar, welche kompliziert in der Herstellung ist.

Die lichte Weite beträgt bis zu 12,00 m für die Fahrbahn und den westlichen Gehweg. Davon entfällt eine Breite von 3,25 m auf den Gehweg, der zur Fahrradbenutzung freigegeben ist. Ferner beträgt die lichte Weite für den hochgesetzten kombinierten Geh- und Radweg auf der Ostseite mindestens 3,00 m.

Für die Durchfahrt der Straße wird eine lichte Höhe von 4,70 m vorgesehen. Die Breite der Fahrbahn zwischen den Bordsteinen beträgt bis zu 8,25 m inklusive einer Aufweitung zur Aufnahme der Entwässerungseinrichtungen und einer Fahrbahnaufweitung wegen der engen Kurvenradien.

Die gewählten Abmessungen für die lichten Raumabmessungen entsprechen den anerkannten Regeln der Technik für die geplanten Nutzungen sowie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) wie auch der Richtlinie für die Anlage von

Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Die Ausbildung der Tragfähigkeit erfolgt nach den Erfordernissen des Bahnbetriebes nach Vorgaben der Deutsche Bahn AG (DB). Die DB, als künftige Eigentümerin, hat im Verfahren der Planung zugestimmt.

Die Bahnbrücke ist Teil der Tieflage (Trog), jedoch ein eigenständiges Bauteil, das nicht mit dem beidseitig anschließenden Trog statisch verbunden ist.

Die Eisenbahnunterführung wie auch der Trog werden als wasserdichter Rahmen (Wanne) ausgebildet, der bis zum 100-jährigen Hochwasser nicht geflutet wird.

(b) Bahnbrücke BW 0-4 Unterführung des Fußweges bei Bahn-km circa 58,863

Auf Höhe des bestehenden Bahnüberganges wird eine weitere Bahnbrücke mit einer lichten Weite von 4,00 m und einer lichten Höhe von mindestens 2,50 m errichtet, um den Fußgängern eine kurze Anbindung von der geplanten Staatsstraße an die historische Altstadt sowie die Unterstadt zu ermöglichen.

Die gewählten Abmessungen des lichten Raumes entsprechen den anerkannten Regeln der Technik für die geplanten Nutzungen wie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Straßenverkehrsordnung (StVO), den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

Die Ausbildung der Tragfähigkeit erfolgt nach den Erfordernissen des Bahnbetriebes nach Vorgaben der Bahn. Künftiger Eigentümer ist die DB Netz AG, die der Planung im Verfahren zugestimmt hat.

Die Fußgängerunterführung wird nicht als Grundwasserwanne ausgebildet; im Falle eines Hochwassers wird der unterführte Fußweg geflutet.

(c) Naabbrücke BW 0-2 im Zuge der Staatsstraße 2040 bei Bau-km circa 0+954 über die Naab sowie die beidseitig unterführten Wege

Die neue Naabbrücke überspannt die Naab schräg, ein Gewässer 1. Ordnung, südlich der bestehenden Brücke. Für die Planung sowie die Herstellung fanden im Vorfeld wie auch während des Planfeststellungsverfahrens intensive Abstimmungsgespräche zwischen dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Weiden, verschiedenen Fachbüros und dem Vorhabenträger statt. Unter Berücksichtigung des untersuchten Hochwassers HQ₁₀₀ ist ein Freibord von mindestens 0,50 m vorgesehen. Im Gegensatz zur bestehenden Naabbrücke, die vier Felder besitzt, hat die neue Brücke nur drei Felder und einen Pfeiler weniger. Dadurch wird die Hochwassersituation im Ortsteil Venedig verbessert, so dass die Betroffenheit durch Hochwasser der bebauten und

unbebauten Grundstücke abnimmt. Die neue Brücke hat eine gesamte lichte Weite von circa 84,22 m bei einem Kreuzungswinkel von 81,35 Gon. Gegenüber der bestehenden Naabbrücke ist keine Verschlechterung der hydraulischen Abflussverhältnisse zu befürchten, da die lichte Weite vergrößert wurde.

Als Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf den Hochwasserabfluss der Naab ergeben sich im Wesentlichen:

- Der Wasserspiegel wird sich voraussichtlich um circa 6 cm im Ortsteil „Venedig“ wie auch auf etwa 100 m oberhalb der Naabbrücke verringern.
- Der geplante Fußweg mit den Umgestaltungen am westlichen Naabufer, der zur Unterführung der Fußgängerunterführung (Bahnbrücke BW 0-4) führt sowie auch der Weg durch die Fußgängerunterführung hindurch und der Mündungsbereich des Sterzenbaches, werden bei größeren Hochwasserereignissen überflutet.

Im Stadtteil „Venedig“ ist aufgrund des geringfügig gesunkenen Wasserspiegels beim hundertjährigen Hochwasser (HQ₁₀₀) sogar eine Verbesserung der bestehenden Hochwassersituation zu erwarten. Im Übrigen wird auf die Unterlage 10.4.3a (Wasserspiegeldifferenzenplan HQ₁₀₀) verwiesen. In grüner Farbe sind die Verbesserungen gegenüber dem Bestand dargestellt.

Die Uferbereiche entlang der Naab werden beidseitig unter der Brücke durchgeführt und durch die Gestaltungsmaßnahmen G 20.3 und 20.4 wieder ökologisch funktionsfähig eingebunden, so dass die ökologische Durchgängigkeit gewährleistet wird.

Entlang des ostseitigen Naabufers verläuft künftig ein beschränkt öffentlicher und Weg (vergleiche BwVz-Nr. 1.15T1, Flur-Nr. 513/8, Unterlage 6.2b und Unterlage 6/1b), der auch unter der neuen Naabbrücke wieder in der bisherigen Funktion durchgeführt wird. Die lichte Höhe bleibt unverändert gegenüber der bisherigen Situation an der bestehenden Naabbrücke. Die lichte Durchfahrtshöhe ist mindestens 2,50 m und erreicht keine 4,50 m, die Breite bleibt unverändert.

Am westlichen Ufer wird unter der neuen Naabbrücke ein neuer Gehweg unterführt. Die Breite beträgt 2,5 m und die lichte Höhe mindestens 2,50 m.

Über die Brücke wird die künftige Staatsstraße 2040 mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 m sowie beidseitig ein kombinierter Geh- und Radweg mit je einer nutzbaren Breite von 3,25 m geführt.

Durch diese Maße sind die anerkannten Regeln der Technik sowie die lichten Höhen, die infolge der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) hinsichtlich der Fahrzeughöhen erforderlich sind, eingehalten.

(d) Tieflage (Trog, Grundwasserwanne) im Zuge der Staatsstraße 2040

Das Trogbauwerk hat eine geplante Länge von 265,84 m. Die hydrotechnischen Untersuchungen des Fachbüros haben gezeigt, dass die sich als Folge des geplanten Trogbauwerks zu erwartende Anhebung des Grundwasserspiegels durch Aufstau – ohne Drainage- und Dükermaßnahmen – in der Größenordnung von wenigen Dezimetern bewegt. Im Vergleich zum natürlichen Schwankungsbereich des Grundwasserspiegels von 3 bis 4 m ist dieser Aufstau als gering einzuschätzen.

Nach den vorliegenden Pegelbeobachtungen des Fachbüros sind die größten Rückstauhöhen bei niedrigen bis mittleren Grundwasserständen zu erwarten. Die derzeitige Planung sieht den Einbau von zwei Dükern vor, die durch Drainagewände entlang des Bauwerks verbunden werden. Der Aufstau erstreckt sich an der tiefsten Stelle des Troges im Bereich der Bahnbrücke auf einen Abstand von bis zu 35 m vom Trog entfernt. In der Unterlage 10.5.3 sind die Auswirkungen in der Fläche mittel Grundwassergleichen dargestellt (Isolinienkarte).

Die durch das geplante Trogbauwerk zu erwartende Erhöhung der Grundwasserstände bei einem HQ₁₀₀-Hochwasser ist als gering einzuschätzen und liegt geplant unter 10 cm.

Die Fahrbahnbreite beträgt mindestens 7,50 m. Im Bereich der Einmündung der Austraße mit der Abbiegespur oder bei engen Radien im Tiefpunkt ist die Fahrbahnbreite entsprechend größer. Die Mindestbreite des westlichen Gehweges beträgt 3,25 m und die des östlichen Geh- und Radweges beträgt 3,00 m.

Der Trog wird konstruktiv so gestaltet, dass er gegen den (infolge der mit der Naab korrespondierenden Grundwasserstände) möglichen Auftrieb gesichert ist und ein Einstau erst ab einem 100-jährigen Naab-Hochwasser möglich wird.

Die Befahrbarkeit des Trogs (Tieflage) ist bis zu einem hundertjährigen Hochwasser (HQ₁₀₀) gewährleistet. Ab dieser Wasserhöhe ist der Trog nicht mehr passierbar und muss gesperrt werden. Die Sperrung wird entsprechend rechtzeitig angekündigt und durch den Straßenbaulastträger vollzogen. Nach Ablauf des Hochwassers stellt der Straßenbaulastträger, vor der Aufhebung der Sperrung und der Verkehrsfreigabe, den verkehrssicheren Zustand des Troges wieder her. Für Starkregenereignisse sind Pumpenanlagen vorgesehen, die auf bemessungstechnisch relevante Lastfälle ausgelegt sind.

Die Herstellung des Trogbauwerkes und der beiden Bahnbrücken wird mit Hilfe eines Baugrubenverbau (Spundwände) erfolgen, so dass nachteilige Beeinflussungen des Umfeldes vermieden werden.

Zur Herstellung der Baugrube ist eine Rückverankerung der Spundwände (Verbau) und Bohrpfahlwände (Bauwerke) nötig. Die Anker verbleiben auch nach Herstellung der Bauwerke in ihrer Endlage, da ein rückstandsloses Entfernen dieser Bauteile zwar technisch möglich wäre,

jedoch sind die dabei hinzunehmenden negativen Begleiterscheinungen (Beseitigung von Rasenflächen und Gartenpflanzungen) um ein vielfaches größer, als wenn die Anker im Boden verbleiben und nur einzeln bei Bedarf (z.B. Bautätigkeiten unterhalb der Geländeoberkante im Bereich der Anker) beseitigt werden. Grundsätzlich ergeben sich, außer bei Bautätigkeiten unter der Geländeoberfläche im Bereich der Anker, keine Einschränkung bei der künftigen Nutzung der Grundstücke. Dabei entstehende Erschwernisse sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen.

Allerdings sind nach Abschluss der Baumaßnahme nur die temporären Anker funktionslos (entspannt), die Daueranker behalten ihre Funktion. Für den Bau der Fußgängerunterführung sind zur Verankerung der Spundwände ebenfalls temporäre Anker erforderlich, die nach Abschluss der Baumaßnahme jedoch wirkungslos sind. Sie verbleiben ebenfalls in den Grundstücken. Der unterirdische Platzbedarf unterhalb der Geländeoberkante der betroffenen Grundstücke ist über eine Grunddienstbarkeit, ggf. auch über Entschädigungen sicherzustellen. Die Grenze der Grunddienstbarkeit, wie sie im Grunderwerbsplan dargestellt sind, stellen die maximalen Ankerlängen dar. Im Zuge der Ausführungsplanung werden die tatsächlichen Ankerlängen bemessen. Sollten jedoch kürzere Anker ausreichend sein, reduzieren sich auch die dafür erforderlichen Flächen für die Grunddienstbarkeit.

Für Teile des Troges im Bereich des Pumpenhauses sowie des unterirdischen Regenrückhaltebeckens sind permanente Anker erforderlich, die dann in ihrer Funktion im Boden verbleiben. Die geplante maximale räumliche Ausdehnung der Ankerkörper ist im Grunderwerbsplan dargestellt. Die genaue Ermittlung der geometrischen Abmessungen erfolgt in der Ausführungsplanung. Sollte sich eine geringere Grundinanspruchnahme ergeben, so wird die Grundinanspruchnahme reduziert werden. Die Grundinanspruchnahme unterhalb der Geländeoberkante wird entweder erworben oder mittels einer Grunddienstbarkeit und Entschädigungen sichergestellt.

Die Eigentümer der betroffenen Grundstücke werden vom Vorhabenträger, wie in der Unterlage 1b (Ziffer 5.3, Seite 50) ausgeführt, vor und nach Durchführung der Maßnahme persönlich oder direkt unterrichtet, welche Anker eingebracht und später bei der Nutzung des Grundstückes entfernt werden können und welche nicht.

Entschädigungsleistungen für die Inanspruchnahme der Grundstücke in Bezug auf die Anker werden, wie bereits erwähnt, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit jedem betroffenen Grundstückseigentümer geregelt.

Außerdem sind für die Bauzeit Bohrpfähle für Kabelhilfsbrücken erforderlich.

Hier gelten die Regelungen analog zu den Ankern.

Durch den hochgesetzten Geh- und Radweg, der bei einem Starkregenereignis und bei einem HQ₁₀₀-Hochwasserereignis befahren werden kann, ist die Siedlung am Turnhallenweg auch durch Rettungsfahrzeuge erreichbar. Die Staatstraße 2040 und 2156 sind östlich der Naab unabhängig vom geplanten Trog, wie im jetzigen Bestand auch schon, ab einem HQ₁₀₀-Hochwasser teilweise überflutet und durch den allgemeinen Verkehr nicht mehr befahrbar.

Die Tieflage (Trog) wie auch die Eisenbahnunterführung werden als wasserdichter Rahmen ausgebildet, die bis zum 100-jährigen Hochwasser nicht geflutet werden.

(5) Grundwasser, Gewässer

(a) Allgemeines:

Das Tal der Naab verläuft im Bereich von Nabburg in Graniten und Gneisen, die an den Talflanken aufgeschlossen sind. Auf Höhe des geplanten Trogbauwerks mündet von Nordwesten her das Tal des Sterzenbachs in das Naabtal ein. Nach der geologischen Karte von Bayern 1 : 25.000 und den durchgeführten Bohraufschlüssen besteht die Talfüllung westlich der Naab aus quartären Sanden, Kiesen und Schottern, die stellenweise von anthropogenen (durch Menschen hergestellte) Auffüllungen überdeckt werden. Bohrungen im Bereich des geplanten Trogbauwerks trafen unterhalb sandiger bis kiesiger anthropogener Auffüllungen im Wesentlichen kiesige Sande bis sandige Kiese an, die stellenweise steinig ausgebildet sind. Die Basis des Lockergesteinswasserleiters bildet ein Gneis, der in seinem oberen Teil zersetzt ist. Die Mächtigkeit der Lockersedimente (einschließlich Auffüllungen) im unmittelbaren Umfeld des Trogbauwerks beträgt nach Bohrbefunden 6,5 bis 8,6 m.

(b) Grundwasser in Nabburg

Die Grundwasserverhältnisse in Nabburg sind nicht selbsterklärend, daher wird versucht, die mitunter komplexen Zusammenhänge aufbauend auf die obigen Ausführungen soweit als möglich noch zu erläutern.

Die Abstände des Grundwassers zur Geländeoberfläche sind zeitweise sehr gering und schwanken zudem noch stark.

Das Grundwasser fließt im Mittel der Naab zu. Die Grundwasserganglinien reagieren deutlich auf die Wasserstandsschwankungen der Naab und zeigen bei Hochwasserereignissen Anstiege um mehrere Meter, wobei die Grundwasserströmung im Wesentlichen weiterhin auf die Naab gerichtet bleibt. Im Bereich des geplanten Troges wurde die natürliche Schwankung des Grundwassers von 3 bis 4 m beobachtet.

Die Grundwasserschwankungen stehen zudem in direkter Verbindung mit dem Wasserstand der Naab. Die Lockersedimente, in denen die Naab als Vorfluter eingetieft ist, ermöglichen eine zügige Anpassung der Grundwasserstände infolge schwankender Wasserstände in der Naab.

Sobald in einem Grundwasserleiter, wie hier im Lockersediment, mit freiem Grundwasserspiegel Wasser fließt, bildet sich ein Gefälle der Grundwasseroberfläche aus. Das Gefälle der Grundwasseroberfläche wird von der Fließrichtung, der durchströmenden Wassermenge und der Durchlässigkeit des Wasserleiters beeinflusst. Die Auswertung der Grundwasserspiegelhöhen in Nabburg hat ergeben, dass die Neigung der Grundwasseroberfläche, im Folgenden als Gradient bezeichnet, in diesem Bereich im Mittel 0,34 % beträgt.

Nach den vorliegenden Informationen wird die hydraulische Situation durch die Überlagerung des vom Talhang bzw. aus dem Seitental auf die Naab als Vorfluter gerichteten Grundwasserstroms mit den Wasserstandschwankungen der Naab geprägt. Die höchsten Grundwasserstände treten naturgemäß bei Naab-Hochwässern auf, wobei die Naab zeitweise Wasser in den Grundwasserleiter infiltrieren kann und dadurch eine Anhebung des Grundwasserspiegels und damit quasi einen Rückstau des vom westlichen Talhang abfließenden Grundwassers bewirkt.

(c) Trogbauwerk

Zur Ermittlung der hydrotechnischen Auswirkungen (Prognose) des geplanten Trogbauwerks wurde im Auftrag des Vorhabenträgers anhand der durchgeführten Beprobungen (Pegel-Brunnen) ein Berechnungsmodell erstellt und die Auswirkungen ermittelt.

Das geplante Trogbauwerk wird den grundwasserführenden Kiessand der Talfüllung über dem gering durchlässigen, oberflächlich zersetzten Gneissockel teilweise hydraulisch sperren, so dass ein Aufstau des Grundwassers zu erwarten ist. Hierzu wurden an die vorhandenen Verhältnisse angepasste Berechnungsmodelle ermittelt.

Als Ergebnis der Modellrechnungen wurden Differenzenpläne berechnet, die zur allgemeinen Einsicht ausgelegt und dem Wasserwirtschaftsamt zur Stellungnahme zugesandt wurden. Einwendungen wurden nicht erhoben und vom Wasserwirtschaftsamt wurden die Modellrechnungen, der Umfang der ausgelegten Unterlagen wie auch die Ergebnisse nicht beanstandet.

Der Vorhabenträger hat durch die geplanten beiden Düker den vom Trogbauwerk ausgehenden Grundwasseraufstau auf ein unschädliches Maß reduziert. Einzelheiten können den Unterlagen 10.5.1 bis 10.5.3 entnommen werden.

(d) Bäche und Grundwasserneubildung

Weitere hydrologische Faktoren wie der Sterzenbach und der Pfandlbach sowie die Grundwasserneubildung im Modellgebiet wurden nicht dargestellt, da, wie das Planungsbüro ausführt, die

zu erwartenden Veränderungen im Grundwasser im ungünstigsten Fall keinen oder nur einen vernachlässigbaren Einfluss auf das geplante Trogbauwerk haben.

(6) Retentionsraum

Das geplante Vorhaben insbesondere mit dem Trogbauwerk sowie der neuen Naabbrücke mit den Pfeilern und Widerlagern verursachen einen Verlust an möglichem Retentionsraum beim Hochwasser der Naab von circa 1.100 m³. Durch die folgenden, im Zuge des Brückenbaus vorgesehenen Maßnahmen

- Rückbau der drei alten Brückenpfeiler einschließlich Kolkenschutz und Inseln,
- Abgrabung am Ostufer im Bereich der alten Brückenwiderlager zur Erstellung eines Fußwegs mit Anschluss an die neue Bahnbrücke auf Höhe des bestehenden Bahnüberganges,
- Anpassung des Westufers mit Fußweg und Rückbau des alten Brückenwiderlagers und
- Rückbau eines Gebäudes, zweier Gartenhäuschen und einer Garage am Turnhallenweg,

wird jedoch ein Retentionsraum von circa 4.500 m³ neu geschaffen. Damit ergibt sich insgesamt sogar ein geplantes zusätzliches Retentionsvolumen von circa 3.400 m³. Das hat positive Auswirkungen auf das Hochwassergeschehen.

iv) Immissionsschutz, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 2, 3 BayVwVfG). Bei der Konzeption wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht.

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 23. November 2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, S. 331 ff.).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch das geplante Vorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Die Verlegung der Staatsstraße 2040 wird durch die gewählte Trassierung – Unterführung der Straße unter der Bahnlinie – im Siedlungsgebiet und die Verbesserung des Verkehrsflusses dazu beitragen, die Belastung der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren (§ 50 BImSchG).

(1) Verkehrslärmschutz

(a) Rechtsgrundlagen

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).

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG müssen grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen getroffen werden, um die nach dem Stand der Technik mit einem nicht unverhältnismäßigen Kostenaufwand vermeidbaren Geräuschimmissionen zu verhindern (Bracher in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 41 BImSchG Rn. 2). Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt dies nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.

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

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

(b) § 50 BImSchG – insbesondere Trassierung, Gradiente

Nach § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 S. 2 BImSchG). Die Planung für die Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg durch eine Verlegung der Staatstraße 2040 im besiedelten Stadtgebiet ist grundsätzlich raumbedeutsam i.S.d. § 50 BImSchG. Es ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, wie beispielsweise Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (wie Schulen, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheime) so weit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit durch planerische Maßnahmen zu schützen, beispielsweise durch Nutzung von Bodenhebungen als Abschirmung oder durch Bau der Anlage in einem Einschnitt oder einer Tieflage mittels eines Troges. Soweit andere öffentliche oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärmindernde Trassierung auszuschöpfen. Die Vorschrift verlangt vom Planungsträger jedoch nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die genannten Gebiete unter allen Umständen, sondern lediglich, dass diese so weit wie möglich vermieden werden. § 50 S. 1 BImSchG ist damit als Planungsleitsatz im Sinne eines Optimierungsgebots aufzufassen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange entspricht die vorgesehene Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg den Anforderungen des § 50 BImSchG. Die gewählte Trasse wird die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr in der Georgen- und Regensburger Straße deutlich reduzieren.

(c) Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel im vorliegenden Planfeststellungsverfahren, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Zwar schreibt § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV mittlerweile vor, dass der Beurteilungspegel für Straßen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 zu berechnen ist. Allerdings sieht § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV vor, dass sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung berechnet, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist. Vorliegend wurde der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bereits im Jahr 2010 und damit vor dem in § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV angegebenen Stichtag gestellt, sodass die Berechnung nach Anlage 1 der 16. BImSchV und den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90 nicht zu beanstanden ist.

Die Höhe der berechneten Beurteilungspegel werden nicht dadurch in Frage gestellt, dass der Antragsteller die Gesamtbeurteilungspegel $L_{r,T}$ und $L_{r,N}$ abweichend von der Anlage 1 zur 16. BImSchV nicht auf ganze dB(A) aufgerundet hat. Im Falle des § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV ist zudem erst die Differenz der Beurteilungspegel aufzurunden. Auch wenn die Nichtbeachtung dieser gesetzlichen Vorgabe nicht nachvollziehbar ist, ist diese jedoch für die vorliegende Entscheidung unbeachtlich, da die Planfeststellungsbehörde in Ihre Entscheidung die entsprechend gerundeten Werte einbezogen hat.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, S. 1003).

Auf die nachstehenden, weitergehenden Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses im Zusammenhang mit dem Summenpegel wird verwiesen.

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel die nachfolgend wiedergegebenen 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 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 Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) vorstehender Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Einzelne Wohnbebauung im Außenbereich ist in aller Regel wie Gebäude in Misch-, Dorf- und Kerngebieten schützenswert. Es gelten daher die Grenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

Die Ergebnisse der Einstufungen der angrenzenden Gebiete sind in dem Übersichtslageplan der schalltechnischen Untersuchung – Unterlage 4.2b - gekennzeichnet und ausgewiesen.

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen (§ 1 Abs. 1 16. BImSchV). Der Bau von Straßen im Sinne von § 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, wobei das räumliche Erscheinungsbild im Gelände maßgeblich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. 11. 2004 – Az.: 9 A 67/03):

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

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, DVBl 1996, S. 916; BVerwG, Urteil vom 23. November 2001, Az. 4 A 46.99, DVBl 2002, S. 565).

Für unbebaute Gebiete, die lediglich im Flächennutzungsplan als potentielle Baugebiete dargestellt sind und für die kein rechtswirksamer Bebauungsplan vorliegt besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung beziehungsweise Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13. November 2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, S. 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21. September 1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, S. 1008). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

(d) Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die aktuellste Prognoseberechnung aus dem Jahr 2020 ergibt für die Verlegungsstrecke der Staatsstraße 2040 im Zuge der Beseitigung des Bahnüberganges auf Höhe der Naabquerung eine Verkehrsbelastung von 16.400 Kfz/24h für den Prognose-Planfall im Jahr 2035 (Unterlage 1b, Anlage 1bT1 Plan 3.0). Innerorts, in der „Georgenstraße“ wird nach der aktualisierten Verkehrsprognose im Prognose-Planfall die Verkehrsbelastung um 8.010 bis 15.530 Kfz/24h und in der „Regensburger Straße“ um 4.480 bis 6.980 Kfz/24h zurückgehen (Unterlage 1b, Anhang 1bT1 Plan 3.2).

Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen, sondern an der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung auszurichten (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, DVBl. 1996, S. 916; BVerwG, Urteil vom 23. November 2001, Az. 4 A 46.99, DVBl. 2002, S. 565). Der ansonsten erforderliche Aufwand für Maßnahmen des Lärmschutzes wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt

und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV hebt auf die der Planung zugrundeliegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt und auch nicht erkennbar. 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 angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2035 sehr unwahrscheinlich ist.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende) Beurteilungspegel.

Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften wie auch die Berücksichtigung der 2. Änderungsverordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 4. November 2020 insbesondere von § 6 (Übergangsregelung).

In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird – unabhängig von der tatsächlichen Lage – stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind daher zurückzuweisen.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden. Die Ermittlung erfolgt nach Anlage 1 der 16. BImSchV in Verbindung mit der RLS-90. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Ein verkehrswidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken.

Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

(01) Neubaustrecke

Die plangegenständliche Trasse wird überwiegend in neuer Lage geführt (Abschnitt von Bauanfang bis Bau-km 1+049 Einmündung der Kreisstraße SAD 54 - Perschener Straße) und stellt damit einen Neubau einer Staatsstraße dar, sodass ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bei Vorliegen einer Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV gegeben ist. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden im Zuge der Neubaumaßnahme an

zahlreichen Gebäuden im Prognosefall 2035 innerhalb des Bauabschnitts überschritten (vergleiche Unterlage 4.4b). Es ist somit Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gegeben.

Da im vorliegenden Fall aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen infolge der unterbrechungsbedingten Lücken aufgrund der zahlreichen Anbindungen der Grundstückszufahrten und einmündenden Ortsstraßen im innerstädtischen Bereich untunlich und mit dem Vorhaben unvereinbar sind, sind daher an den betroffenen Anwesen passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Es besteht für die betroffenen Anwesen ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.

(02) Zu ändernde beziehungsweise Bestehende Straße

Für die bestehenden baulich zu ändernden Straßen von Bau-km 1+049 (Einmündung der Kreisstraße SAD 54 – Perschener Straße) bis zum Bauende bei Bau-km 1+100 wird die Baumaßnahme als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV betrachtet; bei der Beurteilung wird geprüft, ob infolge der Baumaßnahme eine wesentliche Änderung der Lärmsituation und damit ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen vorliegt. Dafür wurde die Lärmsituation ohne Baumaßnahme mit der Lärmsituation mit Baumaßnahme und der dann jeweils prognostizierten Verkehrsmenge verglichen. Es werden allerdings an keinem der betrachteten Gebäude im Bereich des geplanten Straßenumbaus die Kriterien der wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV erfüllt, da weder ein weiterer Fahrstreifen hinzugefügt wird noch die erforderliche Lärmerhöhung vorliegt (vergleiche Unterlage 4.3b). Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen liegt somit nicht vor.

(03) Berechnungsergebnisse

In der Berechnung zum Verkehrslärmschutz wurden für den Bereich des Neubauabschnittes zahlreiche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV festgestellt.

Da die Straßentrasse 2040 im bebauten innerörtlichen Stadtbereich verläuft, wären bei aktiven Schallschutzmaßnahmen entlang der gesamten Neubaustrecke die zahlreichen Anbindungen der Grundstückszufahrten und einmündender Ortsstraßen zu berücksichtigen, so dass mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle), obwohl vom Gesetzgeber vorrangig normiert, infolge der unterbrechungsbedingten Lücken in den Lärmschutzeinrichtungen kein wirksamer Lärmschutz erreichbar wäre. Wegen der relativ geringen Abstände der Wohnhäuser zum Verkehrsweg würden darüber hinaus Lärmschutzwände die Wohnbereiche zusätzlich verschatten. Auch die Aspekte der Stadtbildgestaltung in der Unterstadt sprechen gegen aktive Schallschutzbauwerke.

Aus den genannten Gründen wird passiver Schallschutz vorgesehen. Die Betroffenheiten sind in Unterlage 4.4b und 4.5b, Anlage 2, 3.3 und 3.4 tabellarisch zusammengestellt. Die Grenzwertüberschreitungen liegen zwischen 0,1 dB(A) und 9,5 dB(A) (Immissionsort 22).

Soweit von Einwendungsführern die Berechnungen als falsch oder unglaubwürdig bezeichnet werden, ist dem entgegenzuhalten, dass die Unterlagen der Überprüfung durch die Fachbehörde standgehalten und daher von der Planfeststellungsbehörde als taugliche Grundlage für das Planfeststellungsverfahren angesehen werden. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

(e) Außenwohnbereiche

Bei einem mit einem Wohnhaus bebauten Grundstück ist Schutzgegenstand nicht nur das Wohnhaus mit seinen Aufenthaltsräumen im Wohnbereich, sondern auch der sogenannte „Außenwohnbereich“. Der Begriff des Wohnens umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereichs. Zum Außenwohnbereich gehören Balkone, Loggien, Terrassen und nicht bebaute Flächen des Grundstücks, soweit sie dem „Wohnen im Freien“, nicht etwa nur dem bloßen Schmuck des Anwesens (beispielsweise Vorgarten), dienen.

Ein Anspruch auf Entschädigung wegen einer etwa verbleibenden Beeinträchtigung des „Außenwohnbereichs“ kommt nur insoweit in Betracht, als der Tagwert überschritten ist; denn beim „Außenwohnbereich“ ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Insoweit ist nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97 – vom 2. Juni 1997, VkB1. S. 434 zu verfahren.

Wie den Ausführungen in vorstehender Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(d) ((d) (Verkehrslärberechnung) dieses Beschlusses zu entnehmen ist, werden die Immissionsgrenzwerte am Tag an mehreren Immissionsorten überschritten.

In Unterlage 4.2b sind die zu schützenden Außenwohnbereiche gekennzeichnet. Es handelt sich dabei ausschließlich um zwei Terrassen am Immissionsort 8, 43 und vier Balkone am Immissionsort 13 und 15.

(f) Gesamtlärm

Im Rahmen der 16. BImSchV ist grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu ermitteln, sondern lediglich die zu bauende oder zu ändernde Straße zu berücksichtigen. Wenn aber durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer Straße eine Lärmbelastung entsteht, die im Zusammenwirken mit der Vorbelastung aus bereits bestehendem Straßenlärm ursächlich zu einer Gesamtbelastung führen kann, welche die Grenze der Gesundheits- bzw.

Eigentumsgefährdung erstmals überschreitet oder eine bereits eingetretene Überschreitung ursächlich verfestigt, hat nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Gesamtlärmbetrachtung zu erfolgen (BVerwG vom 05.03.1999, NVwZ-RR 1999, 556 (557)).

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung ("Summenpegel") ist im Hinblick auf die verfahrensgegenständliche Straßenbaumaßnahme nur geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies gilt insbesondere bei Grundstücken, die dem Wohnen dienen. Denn der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 S. 1 oder Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Der Staat verstößt gegen die aus Art. 2 Abs. 2 GG folgende grundrechtliche Schutzpflicht, wenn er es zuließe, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Gesamtlärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung.

Die grundrechtliche Schutzpflicht greift somit ein, wenn die ihr widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, BVerwGE 101, S. 1; OVG Münster, Urteil vom 18. Januar 2001, Az. 20 D 75/98.AK, NWVBI. 2002, S. 105). Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung und der Bundesgerichtshof übereinstimmend von einer "enteignenden Wirkung" beziehungsweise Gesundheitsgefahr ausgehen.

Voraussetzung dafür aber ist, dass der Vorhabenträger in tatsächlicher Hinsicht zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung beiträgt. Eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen zu treffen, setzt eine Kausalität zwischen dem Bau oder der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus. Eine Pflicht, eventuell gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, wird damit hingegen nicht begründet (BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008, Az. 9 B 7.07, NVwZ 2008, S. 675, Rdnr. 9).

Da die Immissionsorte vorliegend im Umgriff des Vorhabens auch durch den Schienenlärm der DB Strecke 5860 und den Straßenlärm der Bundesautobahn A 93 sehr hoch belastet sind, ist nicht von vornherein auszuschließen, dass der Summenpegel aller Lärmquellen die Grenze der Gesundheitsgefahr überschreitet.

In der Rechtsprechung wird die vorgenannte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle allerdings uneinheitlich bestimmt. Regelmäßig wird sie für Wohngebiete an Werten von etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festgemacht (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 21.11.2013, 7 A 28.12, Rn. 53), teilweise werden aber auch für Kern-, Dorf- und Mischgebiete etwas höhere Werte (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) für zulässig gehalten (BVerwG, Urteil vom 08.09.2016, 3 A 5.15, Rn. 36). Eine solche Differenzierung nach Baugebieten hält der 9 Senat des Bundesverwaltungsgerichts mit Blick darauf, dass die Werte von 70/60 dB(A) nicht nur im Eigentumschutz, sondern auch im vorsorgenden Gesundheitsschutz verankert werden, für zweifelhaft (BVerwG, Hinweisbeschluss vom 25.04.2018, 9 A 16/16, Rn. 86).

Die vorgenannten Werte scheinen dem Bundesverwaltungsgericht in seinem Hinweisbeschluss vom 25.04.2018 aus einem weiteren Grund überdenkenswert: Die in Nr. 37.1 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBli. 1997, 434) - VLärmSchR 97 - enthaltenen Richtwerte, an denen sich die vorgenannte Rechtsprechung zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle teilweise ausdrücklich orientiert, wurden im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2010 um 3 dB(A) abgesenkt; die frühere Bezeichnung "Immissionsgrenzwerte" wurde durch den Begriff "Auslösewerte" (zur Lärmsanierung) ersetzt. Die Maßnahme erfolgte im Zusammenhang mit dem "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vgl. BT-Drs. 17/5077 S. 2; vgl. auch Schreiben des genannten Ministeriums vom 25. Juni 2010, Az.: StB 13/7144.2/-01/1206434). Hiervon ausgehend dürfte einiges dafürsprechen, so das Bundesverwaltungsgericht, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen ist (BVerwG, Hinweisbeschluss vom 25.04.2018, 9 A 16/16, Rn. 87).

Vorliegend werden bei der Gesamtlärbetrachtung und anschließenden Bewertung die im Hinweisbeschluss des BVerwG vom 25. April 2018, Az. 9 A 16/16 Rn. 86, 87 genannten niedrigeren Auslösewerte für die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle zu Grunde gelegt:

- 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in reinen oder allgemeinen Wohngebieten,
- 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten,
- 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Gewerbegebieten.

Entsprechend der Unterlage 4.5b (Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen Gesamtlärbetrachtung) in Verbindung mit der Unterlage 1b (Erläuterungsbericht), die Bestandteil der festgestellten Planunterlagen sind, wurden ergänzende Berechnungen durchgeführt, in der insbesondere die Verkehrsmengen auf der Bundesautobahn A 93, der vorhandenen Ortsstraßen ein-

schließlich der bestehenden beziehungsweise der geplanten Staatsstraße 2040 und der Schienenverkehre mit den von der DB-Netz genannten gegenwärtigen (Prognosenullfall) und zu erwartenden Zugzahlen (Prognose-Planfall) auf der vorhandenen Bahn-Strecke 5860 berücksichtigt wurden.

Die (nachträgliche) Elektrifizierung der DB Strecke 5860 im Raum Nabburg ist nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Die vorgetragenen Einwendungen und Befürchtungen beruhen auf einer nicht verfestigten Planung.

Entsprechend dem Ergebnis dieser ergänzenden Berechnungen werden an insgesamt 11 Gebäuden aufgrund der Anwendung der Summenpegelbetrachtungen die oben genannten gesundheitsgefährdenden Immissionswerte überschritten. Diese unterteilen sich in zwei Gruppen.

- a) Für die nachfolgenden Gebäude besteht bereits aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen und zudem aufgrund der Anwendung des Summenpegels des Prognose-Planfalls infolge der Überschreitung der „grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle“ dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen:
 - Bahnhofstr. 19 (Flur-Nr. 1710/3, Berechnungs-Nr. 16)
 - Turnhallenweg 14 (Flur-Nr. 1176/16, Berechnungs-Nr. 19)
 - Turnhallenweg 12 (Flur-Nr. 1176/15, Berechnungs-Nr.20)
 - Turnhallenweg 10 (Flur-Nr. 1176/14, , Berechnungs-Nr. 21)
 - Turnhallenweg 8 (Flur-Nr. 1176/17, Berechnungs-Nr. 22)
 - Oberviechtacher Straße 4 (Flur-Nr. 552, Berechnungs-Nr. 43) und
 - Oberviechtacher Straße 6 (Flur-Nr. 553, Berechnungs-Nr. 47).

- b) Die nachfolgenden Gebäude haben allein aufgrund der Anwendung des Summenpegels des Prognose-Planfalls dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen:
 - Austraße 9 (Flur-Nr. 1178/7, Berechnungs-Nr. 68),
 - Ramgraben 18 (Flur-Nr. 1175/2, Berechnungs-Nr. 69),
 - Austraße 7 (Flur-Nr. 430, Berechnungs-Nr. 201) und
 - Georgenstraße 34 (Flur-Nr. 435, Berechnungs-Nr. 202).

Die detaillierten Ergebnisse der Summenpegelberechnung, aus denen die schalltechnischen Auswirkungen (Zunahmen und Abnahmen der Beurteilungspegel) der Straßenverlegung aus der Gesamtlärbetrachtung hervorgehen, sind in Unterlage 4.5b und der Unterlage 1b Ziffer 6.1 ff. ausführlich dargestellt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Beurteilungspegel der Ergebnistabellen trotz gleicher Lokalisation in der Unterlage 4.4b nicht mit dem Beurteilungspegel der Unterlage 4.5b vergleichbar sind, da ganz unterschiedliche Berechnungsgrundlagen hinterlegt sind.

Bezüglich Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen gilt die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997, BGBl 1997 I S. 172, der. Fassung vom 12. Februar 1997. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkung durch Verkehrslärm mindern, zum Beispiel: Einbau von Lärmschutzfenstern, Nachrüstung vorhandener Fenster, Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer und Kohleöfen). Insoweit ist entsprechend den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ - VLärmSchR 97 vom 2. Juni.1997, VkB1. S. 434 – zu verfahren.

Sofern bereits Fenster eingebaut sind oder Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden bzw. aufgrund von Festlegungen in rechtsbeständigen Bebauungsplänen durchzuführen sind, die den oben genannten Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind evtl. trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

Einzelheiten sind zwischen dem Vorhabenträger, dem Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach (Straßenverwaltung) und den Betroffenen zu regeln (vgl. Ziffer 21 VLärm-SchR 97).

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

(g) Verhältnismäßigkeit (Nutzen-Kosten-Analyse)

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich den aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil diese zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führen. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2

BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (vgl. auch Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, Az. 9 A 22/08; BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 – 9 A 74/04) muss dabei zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschatz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschlüge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.

Sind danach die Kosten des Vollschatzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschatz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks – soweit sie einschlägig sind – heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter der Ausschöpfung aller technischen

Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010 – Az.: A 22/08). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschutzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, insbesondere dann, wenn Vollschutz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010 – Az.: A 22/08).

Sofern man zu dem Ergebnis kommt, dass sich ein Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, wären – ausgehend von dem erzielbaren Schutzniveau – "schrittweise Abschlüsse" vorzunehmen, um so die "mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand" zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Hierbei müssen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung alle Varianten außer Betracht bleiben, die nur einzelnen Wohnungen oder Gebäuden Vollschutz verschaffen, anderen gleich betroffenen Wohnungen oder Gebäuden gleich wirksamen Schutz jedoch ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die danach verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je "Schutzfall" miteinander zu vergleichen (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010 – Az.: A 22/08).

Der Vorhabenträger ist also angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschlüsse gegenüber einer optimalen Lösung, also der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können.

Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter, wie beispielsweise deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung, der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – Az.: 11 A 25/95).

Der Vorhabenträger hat für die Situation zum Gesamtlärm in Nabburg an vier Objekten überprüft, ob aktiver Schallschutz im innerstädtischen Bereich des Trogs möglich wäre. Zwischen den vier Objekten und der in Troglage verlaufenden geplanten Staatsstraße liegt noch die Bahnlinie. Die Erschließung der vier Objekte erfolgt über Ortsstraßen, die nicht im direkten Schallausbreitungsbereich liegen.

Infolge der durchgeführten Gesamtlärberechnung (Summenpegel) besteht an vier folgenden Anwesen Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach, allein infolge der Anwendung des Summenpegels. Ein Anspruch ergibt sich dann, wenn dieser an den Gebäuden (Mischgebiet)

69 dB(A) tags beziehungsweise 59 dB(A) nachts erstmals überschritten wird und gegenüber dem Prognose-Nullfall eine Pegelzunahme um mindestens 0,1 dB(A) festgestellt wird.

In diesem Fall kann unterstellt werden, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben als ursächlich für die Pegelzunahme angesehen werden kann.

Berechnungs-Nr.	Anwesen	Flur-Nr.
68	Austraße 9	1178/7
69	Ramgraben 18	1175/2
201	Austraße 7	430
202	Georgenstr. 34	435

Im vorliegenden Fall liegen die an den vier Anwesen festgestellten Pegelzunahmen zwischen 2,1 und 0,1 dB(A). Zur Prüfung der Verhältnismäßigkeit wurden auf Veranlassung des Vorhabenträgers iterative schalltechnische Berechnungen durchgeführt, mit denen die aktiven Schallschutzmaßnahmen zwar optimiert werden, es zeigte sich jedoch, dass selbst bei einer hochabsorbierenden Bekleidung der rechtsseitigen Trogwand und gleichzeitiger Realisierung einer bis zu 4 m hohen Lärmschutzwand auf der Trogoberkante das Erreichen der Werte des Prognose-Nullfalls an allen vier Anwesen nicht möglich ist. Es kann nur das Anwesen „Ramgraben 18“ geschützt werden, während die Verschlechterungen an den drei übrigen Anwesen verbleiben.

Selbst höhere Lärmschutzwände führen zu keiner Verbesserung, da durch sie die Schallreflexionen des Bahnlärms verstärkt werden und dadurch die Lärmsituation weiter verschlechtert wird.

Hinsichtlich der Kosten bedeutet dies, dass 563.600 Euro aufgebracht werden müssten, um einen Schutzfall („Ramgraben 18“) zu lösen, was als unverhältnismäßig anzusehen ist. Für die übrigen drei Schutzobjekte verbleiben nur passive Schallschutzmaßnahmen. Das Anwesen „Ramgraben 18“ hat den geringsten Abstand zur Bahnlinie.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen auch dann als unverhältnismäßig eingestuft werden, wenn durch sie lediglich eine Pegel-Reduzierung um mindestens 3 dB(A) erzielt wird. Im vorliegenden Fall ist eine Pegelminderung durch aktive Schallschutzmaßnahmen in dieser Größenordnung nicht möglich.

Die für einen aktiven Lärmschutz aufzuwendenden Kosten stehen somit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen plausibel und sind nicht zu beanstanden.

Einzelheiten können der Unterlage 4.6c entnommen werden.

(h) Ergebnis

Bei der plangegenständlichen Verlegung der Staatsstraße 2040 handelt es sich sowohl um einen Neubau (von Bau-km 0 - 040 bis Bau-km 1 + 049) als auch um eine Änderung einer bestehenden Straße (von Bau-km 1 + 049 bis Bauende bei Bau-km 1 + 100). Für den Änderungsabschnitt ist mangels Vorliegen der Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet.

Für den Neubau-Abschnitt ergeben die schalltechnischen Berechnungen, dass die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV a.F. normierten Immissionsgrenzwerte an 20 Gebäuden überschritten werden. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen und die Immissionsorte sind in den festgestellten Planunterlagen zusammengestellt beziehungsweise können diesen entnommen werden (Unterlage 1b, Nr. 6.1.1.5 und Unterlage 4.4b und 4.5b).

Die Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung ergab, dass die von der Rechtsprechung des BVerwG herangezogenen Auslösewerte an 11 Gebäuden überschritten werden. Davon haben 7 Gebäude bereits aufgrund der Verkehrslärberechnung bezogen auf den neuzubauenden Abschnitt der Staatsstraße 2040 ein Anspruch dem Grunde nach auf Schallschutzmaßnahmen.

Folglich ergibt sich für 4 zusätzliche Gebäude ein Anspruch dem Grunde nach auf Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Summenpegelberechnung infolge der Gesamtlärbetrachtung.

Der Vorhabenträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge im Bereich der Verlegungsstrecke für die betroffenen Wohnbereiche mit der vorstehend beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Er hat auch die planerischen Mittel, durch die Tieferlegung der Straße, die örtlich möglich sind, ausgeschöpft. Die oben aufgezeigte Verhältnismäßigkeitsprüfung führt zu keinem anderen Ergebnis.

(2) Baubedingte Immissionen, Bauausführung

(a) Allgemeines

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfolgt nicht nur hinsichtlich des fertiggestellten Vorhabens, sondern umfasst auch dessen Herstellung. Dies ergibt sich daraus, dass neben dem Planfeststellungsbeschluss keine gesonderte Überprüfung der Zumutbarkeit und Zulässigkeit der Bauausführung zu erteilen ist. Diese unterfällt vielmehr der

Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG. Der Bauphase des Vorhabens ist im Hinblick auf den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen besondere Bedeutung beizumessen.

Zur Minderung der baubedingten Immissionen sind dem Vorhabenträger unter Ziffer A.III.2.b) dieses Beschlusses zunächst einschlägige Auflagen gemacht worden, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG).

(b) Rechtsgrundlage

Eine Baustelle ist als funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen eine Anlage im Sinne von § 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Allerdings zählen Baustellen mit den auf ihnen betriebenen Baumaschinen nicht zu den genehmigungsbedürftigen Anlagen gemäß § 4 BImSchG i.V.m. der 4. Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV). Der in dieser Verordnung enthaltene Katalog genehmigungsbedürftiger Anlagen umfasst keine Baustellen. Die dort enthaltenen Anforderungen beziehen sich zudem ausdrücklich nur auf die umweltschädlichen Folgen des Anlagenbetriebs, also auf die künftigen Auswirkungen, welche durch eine solche (fertiggestellte) Anlage hervorgerufen werden.

Ein Baustellenbetrieb fällt demnach unter die Vorschriften der §§ 22 ff. BImSchG über nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, wobei es nicht darauf ankommt, was errichtet werden soll.

Gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Im Folgenden werden die für das gegenständliche Vorhaben auftretende baubedingte Immissionen beurteilt und die jeweilige Abwägung für gegebenenfalls notwendige Schutzmaßnahmen begründet.

(c) Baubedingter Lärm

Es existiert keine ausdrückliche gesetzliche Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm, so dass Art. 74 Abs. 2 S. 2 und 3 BayVwVfG die rechtliche Grundlage für ein notwendiges Schutzkonzept darstellt.

Dabei sind gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich

oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Baulärm stellt dann eine schädliche Umwelteinwirkung im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG dar, wenn er nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet ist, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Als Maßstab für die Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm -Geräuschimmissionen- (AVV Baulärm)“ vom 19. August 1970, die diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisiert, herangezogen werden. Nach § 66 Abs. 2 BImSchG ist die AVV Baulärm im Rahmen ihres Anwendungsbereichs ausdrücklich weiterhin maßgebend. Aufgrund der Regelung in § 66 Abs. 2 BImSchG handelt es sich daher um eine vom Gesetzgeber vorgegebene Verbindlichkeit dieser Regelungen, auf die für die Beurteilung der Zumutbarkeit des Baulärms zurückgegriffen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11).

Dagegen gilt etwa die „Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)“ zur Beurteilung von Baustellenlärm nicht (vgl. Ziffer 1f der TA Lärm), selbst wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg betrieben wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11). Im Gegensatz zum Lärm einer nach TA Lärm zugelassenen Anlage wirkt Baustellenlärm zeitlich begrenzt, so dass es hier nicht um eine dauerhafte Gebietsverträglichkeit der Lärmeinwirkungen geht. (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11).

In der AVV Baulärm finden sich unter Nummer 3.1.1 gebietsbezogene Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum, bei deren Überschreitungen von erheblichen Belästigungen durch Baumaschinen ausgegangen werden kann. Als Nachtzeit gilt dabei die Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr (vgl. Nummer 3.1.2 der AVV Baulärm).

Gemäß Nummer 4.1 der AVV Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche von Baustellen grundsätzlich dann angeordnet werden, wenn bei erforderlichen Überwachungsmessungen die nach Nummer 6 ermittelten Beurteilungspegel die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A) überschreiten.

Als derartige Maßnahmen kommen gemäß Nummer 4.1 der AVV Baulärm insbesondere in Betracht:

- Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle,
- Maßnahmen an den Baumaschinen,
- die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen,

- die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren,
- die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen.

Zu berücksichtigen ist nach AVV Baulärm weiterhin:

- gemäß Nr.4.3.1 Vermeidbarkeit der Geräusche von Baumaschinen entsprechend dem Stand der Technik,
- gemäß Nr. 6.4.2 Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Geräusche

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az.: 7 A 11/11) wirkt sich der Zuschlag in Nr. 4.1 der AVV Baulärm wie ein Messabschlag wegen verbleibender Unsicherheiten bei der messtechnischen Überprüfung der Einhaltung der Immissionswerte aus. Ein Messabschlag, der bei prognostischen Einschätzungen nicht zum Tragen kommt, kann bei der Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle aufgrund einer Prognose demnach keine Anwendung finden (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az.: 7 A 11/11).

Von Maßnahmen zur Lärminderung kann allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (beispielsweise tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

(01) Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm

Der Vorhabenträger hat zur Abschätzung und Beurteilung der zu erwartenden Lärmeinwirkungen durch den Baubetrieb schalltechnische Untersuchungen zum Baulärm erstellen lassen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlage 12b) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 12b) werden unter Ziffer 7 „Schallemissionen“ und unter Ziffer 8 „Ergebnisse der Lärmberechnungen ...“ anhand der voraussichtlich zum Einsatz kommenden Baumaschinen Schallemissionsansätze für die jeweils zu erwartenden unterschiedlichen Bauverfahren beziehungsweise Bautätigkeiten der einzelnen Bauphasen entwickelt.

Dabei werden folgende lärmintensive Arbeiten erwartet:

Baustelle	Bautätigkeit
Straßenbau	Rückbau Fahrbahnen (Asphaltfräse)
	Rückbau Fahrbahnen (Schaufelbagger)

	Erdarbeiten Frostschutzarbeiten Asphaltierungsarbeiten
Abbruchmaßnahmen	Abbrucharbeiten
Naabbrücke	Rodungsarbeiten Bau Zufahrtsrampe Erdarbeiten Lockerungsbohrungen Einbringen Spundwandkästen Betonarbeiten Geländewiederherstellung
Trogbauwerke	Erdarbeiten Herstellen der Bohrpfähle Lockerungsbohrungen Einbringen Spundwandkästen Betonarbeiten
Eisenbahnüberführung / Unterführung d. geplanten St 2040	DB Bohrpfähle, Spundwände ...
Eisenbahnüberführung/ Fußgängerunterführung	DB Einbringen der Spundwandkästen ...

Die demnach ermittelte Prognose der Baulärmimmissionen für die einzelnen Bauphasen dient zunächst einer Orientierung, in welcher Größenordnung die Immissionen liegen werden. Anhand der ermittelten Prognosen der Baulärmimmissionen werden für die einzelnen Bauphasen mögliche Lärmschutzmaßnahmen geprüft und deren Wirksamkeit beurteilt.

Aufgrund der baubedingten Schallimmissionen werden die notwendigen Bauarbeiten grundsätzlich in der Zeit von 7:00 bis 20:00 Uhr und über eine begrenzte Zeitdauer (entsprechend den angegebenen Stunden in Anhang 3 der Unterlage 12b) durchgeführt. Einzig die durchzuführenden Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung (Bahnbrücke BW 0-1) beziehungsweise Fußgängerunterführung (Bahnbrücke BW 0-4) sowie bei Bauarbeiten am Trog werden voraussichtlich wegen der zu minimierenden Sperrpausen (Bahnlinie) im 24-Stunden-Betrieb oder über mehr als acht Stunden am Tag und somit auch im nächtlichen Beurteilungszeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) durchgeführt.

Neben diesen organisatorischen Maßnahmen, werden zusätzlich noch passive Lärmschutzmaßnahmen als erforderlich und verhältnismäßig angesehen. Auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.b)ii) des Beschlusses wird verwiesen.

Die Berechnungen zu der Beurteilung der Anforderungen der AVV Baulärm zeigen, dass während der Bauarbeiten mit teilweise erheblichen Überschreitungen der projektspezifischen Richtwerte beziehungsweise der Richtwerte der AVV Baulärm an der zu den Bauarbeiten nächstgelegenen Bebauung zu rechnen ist.

(02) Lärmschutz im Bereich der vorhandenen Bebauung

Im Umgriff der vorhandenen Bebauung gibt es lediglich einen Bebauungsplan der Stadt Nabburg, der am Bauanfang randlich betroffen ist, der nach Nr. 3.2.1 der AVV Baulärm für die Zuordnung der Gebiete nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm herangezogen wurde und somit für die Festsetzung der Immissionsrichtwerte in diesen kleinen, randlichen Bereich maßgeblich ist.

Ist ein Bebauungsplan nicht aufgestellt, so ist gemäß Nr. 3.2.3 der AVV Baulärm die tatsächliche bauliche Nutzung zugrunde zu legen. Hierfür wurden durch den Vorhabenträger Erhebungen durchgeführt.

Die daraus gewonnen Erkenntnisse zur baulichen Nutzung sowie die im randlich betroffenen Bebauungsplan „Am Galgenberg“ festgesetzte bauliche Nutzung wurden in der Unterlage 4.2b zusammengestellt und der Bewertung zugrundegelegt.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass an den im Bereich der Baustelle (Wirkraum) liegenden Gebäuden der maßgebliche Richtwert zum Teil erheblich überschritten wird. Der Richtwert ergibt sich aus Nr. 3.1.1. AVV Baulärm.

Gebietseinstufung	Immissionsrichtwerte in dB(A)	
	Tag	Nacht
a) Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Betriebspersonal untergebracht sind	70	
b) Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind	65	50
c) Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind	60	45
d) Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind	55	40
e) Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind	50	35
f) Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45	35

Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann dabei dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die

über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11).

Dabei ist der Begriff Vorbelastung hier nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden (vgl. etwa die einschränkende Definition in Nr. 2.4 Absatz 1 Satz 1 TA Lärm). Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn, wobei es nicht darauf ankommt, von welcher Lärmquelle die tatsächliche Lärmvorbelastung verursacht wird (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – Az.: 7 A 11/11).

"Nachteilige Wirkungen" im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG gehen nur von solchen baustellenbedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf dessen durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 11.11).

Im vorliegenden Fall war es angemessen, die durch Verkehrslärm bestehenden Belastungen (Berechnung) als Vorbelastung anzuerkennen. Somit entspricht der maßgebliche Immissionsrichtwert für jedes Gebäude entweder dem maßgeblichen Wert nach Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm oder dem Wert der berechneten Vorbelastung, je nachdem welcher Wert maßgeblich ist. Die Einzelheiten können der planfestgestellten Unterlage 12b entnommen werden.

An Vorbelastungen wurden das innerörtliche Verkehrsaufkommen (Tabelle 1 Ziffer 4 der Unterlage 12b), die verfügbaren Zugzahlen zum Bahnbetrieb (Tabelle 2 Ziffer 4 der Unterlage 12b) sowie der Verkehrslärm der Autobahn A 93 (Anlage 2 s. 3 u. S. 45 u. 46 der Unterlage 12b) zugrunde gelegt.

Die Einzelheiten können der planfestgestellten Unterlage 12b (Ziffer 5.4) entnommen werden.

Im vorliegenden Fall sind große Teile im Einwirkbereich der Baustelle durch Straßen- und Schienenverkehrslärm vorbelastet. Die Vorbelastung durch diese Verkehrsträger wurde durch Ausbreitungsberechnungen für die Immissionsorte im Einwirkbereich ermittelt und im Fall der Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm um mehr als 3 dB(A) ein projektspezifischer Immissionsrichtwert unter Abzug eines Korrekturwertes von - 3 dB(A) errechnet.

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 12b Ziffer 5.4 und 8.1 f. entnommen werden.

Der Einsatz temporärer stationärer Lärmschutzeinrichtungen stellt grundsätzlich eine geeignete Möglichkeit der Lärminderung dar. Dabei gilt für den Schutz vor Baulärm, anders als beim Verkehrslärm nach §§ 41 ff. BImSchG, nicht der Grundsatz des Vorrangs des aktiven Schallschutzes. Die Rechtsgrundlage für Schutzmaßnahmen ist für den Baulärm nämlich dem Grunde nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG.

Da die projektspezifischen Richtwerte nicht eingehalten werden können, hat der Vorhabenträger unabhängig von den obigen Ausführungen im vorliegenden Fall eine Grobanalyse durchgeführt.

Eine Abschirmung der Baustellengeräusche ist beim vorliegenden Vorhaben bis zu einer Höhe von 8 m erforderlich. Die hierzu benötigten Fundamente nehmen allerdings sehr viel Platz ein und sind bei den mitunter beengten Platzverhältnissen nicht möglich. Zudem können durch Schallschutzwände aufgrund von Schallreflexionen neue Betroffenheiten sowie Nutzungseinschränkungen bei betroffenen Grundstücken sowie Verschattungswirkungen entstehen. Der Einsatz wäre somit auf stationäre Baustellen insbesondere an der neuen beziehungsweise alten Naabbrücke, Trogbaustelle und Überführungsbauwerke beschränkt. Die dort am lautesten auftretenden Geräusche sind Bohrpfahl- und Spundwandarbeiten insbesondere bei den beiden Bahnbrücken, deren Emissionshöhen sich bei circa 6 bis 8 m über Grund befinden werden. Eine Abschirmung dieser Geräuschquellen ist mit Schallschutzwänden von einer erforderlichen Höhe von bis zu 8 m über Grund auch aufgrund der Bauleistik und des Brandschutzes nicht praktikabel beziehungsweise möglich.

Eine Überschreitung des maßgeblichen Immissionsrichtwerts führt grundsätzlich zu einer Entschädigungspflicht (in Geld). Je höher die Überschreitungen der Richtwerte ausfallen, desto kürzer ist der Zeitraum, indem es zumutbar ist, lediglich Geldentschädigungen zu gewähren. Zur Bemessungen passiver Schutzmaßnahmen wird die VDI-Richtlinie 2719 herangezogen. Da es sich bei Baulärmimmissionen um temporäre Beeinträchtigungen handelt, werden jeweils die oberen Anhaltswerte nach Tabelle 6 der VDI 2719 angesetzt.

Um festzustellen, ob ein Anspruch dem Grunde nach besteht, wird üblicherweise davon ausgegangen, dass die Differenz zwischen dem Beurteilungspegel und dem Innenraumpegel 27 dB(A) beträgt. Dies entspricht der Schalldämmung von Fenstern mit Einfachverglasung.

Damit ergeben sich je nach Gebietsnutzung sowie nach der spezifischen Raumnutzung unterschiedliche Innenraumpegel.

Wegen der sehr umfangreichen Betroffenheiten und Folgen wird auf die Ziffer 9.4 der Unterlage 12b verwiesen. Die Ergebnisse zum Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach sind in Anhang 7 der Unterlage 12b je Ausführungsbaujahr dargestellt und über die gesamte Baumaßnahme zusammengefasst.

Für die im Einwirkungsbereich der Baustelle gelegenen und in der Ziffer A.III.2.b)ii)(4) dieses Beschlusses näher bezeichneten Gebäude beziehungsweise Anwesen, bei denen die oben dargestellten Lärmwerte erreicht beziehungsweise überschritten werden, werden daher für den vorliegenden Fall auch passive Lärmschutzmaßnahmen als verhältnismäßig erachtet. Dabei ist zu beachten, dass ein tatsächlicher Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für

den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen beispielsweise in Form von Schallschutzfenstern nur insoweit besteht, als die prognostizierten Außenschallpegel den für die schützenswerte Raumnutzung anzusetzenden Richtwert überschreiten und entsprechende Schutzeinrichtungen nicht bereits vorhanden sind. Die Bauarbeiten finden sowohl am Tag wie auch teilweise insbesondere bei den beiden Bahnbrücken in der Nacht statt.

Zur Gewährleistung, dass zum Zeitpunkt der Baumaßnahme der ausreichende Schallschutz auch zur Verfügung steht, wurde in Ziffer A.III.2.b)ii)(4) dieses Beschlusses verfügt, dass sich der Vorhabenträger rechtzeitig mit den Betroffenen in Verbindung zu setzen hat, um die notwendigen Formalitäten zur Abwicklung der Erstattungsansprüche oder passiven Schallschutz umzusetzen (Antrag auf Umsetzung beziehungsweise Prüfung des Erstattungsanspruchs, Angebotseinholung, Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen).

Dieser Ausgleichsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 S. 2, 3 BayVwVfG auf passive Lärmschutzmaßnahmen oder auf Geld ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen. Über die Höhe des Ausgleichsanspruchs wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (§ 42 Abs. 3 BImSchG analog). Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen hat sich nach der 24. BImSchV zu richten, da sich die Situation mit der beim betriebsbedingten Verkehrslärm vergleichen lässt.

(03) Außenwohnbereiche und Unternehmen mit genehmigten Freisitz- oder Freischankflächen
Aktive Lärmschutzmaßnahmen werden dem Vorhabenträger für den Schutz von Außenwohnbereichen nicht auferlegt. Diese sind im Hinblick auf den zu erzielenden Schutzzweck vor Baulärm kostenunverhältnismäßig (vgl. oben unter Ziffer B.II.2.b)iv)(2)(c)(02) des Beschlusses). Wenn mögliche Schutzanlagen untunlich sind, leitet sich stattdessen gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2, 3 BayVwVfG unter entsprechenden Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch ab.

Ansprüche auf angemessene Entschädigung in Geld für Immissionsbelastungen in tatsächlich vorhandenen Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze etc.) die zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignet und bestimmt sind, stehen den betroffenen Eigentümern zu. Dem Vorhabenträger wurde in Ziffer A.III.2.b)ii)(5) des Beschlusses zur Auflage gemacht bei Vorliegen der entsprechenden Tatbestände angemessene Entschädigungen in Geld zu leisten.

Für den Fall, dass genehmigte Freisitz- oder Freischankflächen im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme betrieben werden, können diese grundsätzlich zu den schutzbedürftigen Außenbereichen gehören (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az.: 7 A 11.11). Daher

hat die Planfeststellungsbehörde für diesen Fall unter Ziffer A.III.2.b)ii)(5) des Beschlusses Entschädigungsregelungen für Beeinträchtigungen durch Baulärm unter gewissen Voraussetzungen aufgenommen.

Anders verhält es sich bei den Außenkontaktbereichen vor Ladengeschäften, wobei es sich nicht um Flächen handelt, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig sind (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az.: 7 A 11.11). Passanten und Laufkundschaft werden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich – auch beim Verweilen vor Schaufenstern – nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhalten (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az.: 7 A 11.11). Daher wurden für die Außenkontaktbereiche von Ladengeschäften keine Entschädigungsregeln vorgesehen.

(04) Innenbereiche

Als Zumutbarkeitsgrenze für Innengeräuschpegel wurden die oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 herangezogen (vergleiche auch BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – Az.: 7 A 11.11). Die VDI-Richtlinie 2719 gilt zwar grundsätzlich nur für dauerhafte Lärmeinwirkungen, kann aber auch bei länger andauernden stationären Großbaustellen herangezogen werden, wobei es die begrenzte Dauer solcher Baustellen rechtfertigt, sich an den oberen Anhaltswerten zu orientieren (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – Az.: 7 A 11.11).

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Innenwohnbereichen gilt grundsätzlich dasselbe wie bei der Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen. Hierzu wurde dem Vorhabenträger in Ziffer A.III.2.b)ii)(5) des Beschlusses zur Auflage gemacht, dass angemessene Entschädigungen in Geld zu leisten sind, wenn die entsprechenden Tatbestände vorliegen.

Darüber hinaus wurde in Ziffer A.III.2.b)ii)(6) des Beschlusses festgesetzt, dass Betroffenen, die in einem der unter Ziffer A.III.2.b)ii)(5) des Beschlusses aufgeführten Anwesen, eine Nutzung nach den Nummern 3.1, 3.2 oder 3.3 der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 betreiben, unter bestimmten Voraussetzungen eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen ist, sofern der obere Anhaltswert der VDI-Richtlinie 2719 für den betreffenden Raum überschritten wird.

Insgesamt ist hierbei zu beachten, dass der Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung von Innenwohnbereichen und Innenbereichen, die in den Nummer 3.1, 3.2 und 3.3 der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 aufgeführt sind, tatsächlich nur dann besteht, wenn für die entsprechenden Räume nicht bereits ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen nach Ziffer A.III.7.b) dieses Beschlusses gegeben ist.

(d) Baubedingte Erschütterungen

Erschütterungsintensive Arbeiten treten beim Bau von Verkehrswegen häufig auf, wobei sich deren Übertragung auf unmittelbar benachbarte Bausubstanz dort gegebenenfalls durch deutlich spürbare Erschütterungen bemerkbar machen kann.

(01) Rechtsgrundlagen

Erschütterungen – auch baustellenbedingt – sind Emissionen beziehungsweise Immissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 und 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsimmissionen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen. Aus diesem Grunde ist – wie auch für den baustellenbedingten Lärm – bereits im Planfeststellungsbeschluss über sie zu entscheiden. Es sind dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG).

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im Bundesimmissionsschutzgesetz noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt.

(02) Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden

In Bezug auf die Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden enthält die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ zumindest Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch Baumaßnahmen. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass bei deren Überschreitung – anders als bei Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen jedoch nicht per se vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit sind die dort genannten Werte also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung jedenfalls sind erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, sodass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden kann.

Die Anhaltswerte sind in Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 für Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume in Abhängigkeit von der Nutzungsart der Umgebung von Einwirkungsorten angegeben. Nach Ziffer 6.5.4.2 der DIN 4150 Teil 2 gelten diese bei baubedingten Erschütterungen jedoch nur für den Nachtzeitraum. Für tagsüber durch Baumaßnahmen verursachte Erschütterungen von höchstens 78 (Werk-)Tagen Dauer gelten dagegen die Anhaltswerte der Tabelle 2, vgl. Ziffer 6.5.4.2 der DIN 4150 Teil 2. Dort wird auf eine Unterteilung nach Baugebietsarten (weitgehend) verzichtet, für besonders schutzwürdige Gebiete und Objekte wie Krankenhäuser ist Tabelle 2 nicht anwendbar. Die Beurteilung der zeitlich begrenzten

Erschütterungseinwirkungen durch Baumaßnahmen erfolgt hier in drei „Belästigungs“-Stufen und für verschieden lange Einwirkungsauern.

Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen macht die DIN 4150 Teil 2 keine konkreten Angaben. Eine Zumutbarkeit soll dann nach den besonderen Gegebenheiten des Einzelfalles beurteilt werden. Im vorliegenden Fall wird es als angemessen erachtet, bei der Beurteilung lang andauernder (länger als 78 Tage) erschütterungsintensiver Bauarbeiten die Immissionswerte der Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 heranzuziehen. Dies entspricht auch einer fachlichen Empfehlung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz – LAI – (Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungen, Stand: 06.03.2018), welche zwar keine Bindungswirkung entfaltet, aber zumindest die Qualität eines antizipierten Sachverständigengutachtens besitzt (vgl. BayVGH, Urteil vom 11. Juli 2016 – Az.: 22 A 15.40033, Rn. 79).

Die Beurteilung der baubedingten Erschütterungsimmissionen wird im Rahmen der Überwachung nach diesen Kriterien durch den Immissionsschutzbeauftragten vorgenommen, vgl. Auflage unter Ziffer A.III.2.b)i)(4) dieses Beschlusses.

(03) Erschütterungswirkungen auf Gebäude

Die Einwirkungen von Erschütterungen auf bauliche Anlagen werden in der DIN 4150 Teil 3 behandelt. Im Rahmen der DIN 4150 Teil 3 wird zwischen kurzzeitigen Erschütterungen und Dauererschütterungen auf Bauwerke unterschieden. In der Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 3 werden Anhaltswerte zur Beurteilung der Wirkung von kurzzeitigen Erschütterungen auf Gebäude aufgeführt. In der Tabelle 4 der DIN 4150 Teil 3 werden Anhaltswerte für verschiedene Gebäudearten zur Beurteilung der Wirkung von Dauererschütterungen auf Gebäude dargelegt.

(04) Beurteilung der erschütterungsbedingten Immissionen während der Bauzeit

Im Rahmen der Bautätigkeiten für die Beseitigung des Bahnübergangs in Nabburg im Zuge der Staatsstraße 2040 werden voraussichtlich signifikante Erschütterungen insbesondere bei den nachfolgenden Bautätigkeiten auftreten:

- Abbrucharbeiten (insbesondere beim Rückbau von Bauwerken)
- Rammarbeiten (insbesondere beim Einbringen der Verbauten)
- Verdichtungsarbeiten (insbesondere bei Straßenbauarbeiten und Herstellung des Bauplanums)
- Bohrarbeiten beim Einbringen von Bohrpfählen

In Ziffer A.III.2.b)iii)(4) des Beschlusses (Anwesen mit Beweissicherungsmaßnahmen) dieses Planfeststellungsbeschlusses ist dem Vorhabenträger wie vom Vorhabenträger auch vorgeschlagen (Unterlage 13b, S. 7 und Anlage Anlage 2.1 wie auch Unterlage 15b) aufgegeben worden, bei Erschütterungen kritischer Gebäude Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Bezüglich Erschütterungseinwirkungen von Menschen in den betroffenen Gebäuden wird auf die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 13b) anhand des in Ziffer 3.1 der Unterlage 13b geplanten und beschriebenen Bauablaufs (Prognose) und in der unter Ziffer 5.3 der Unterlage 13b in Tabelle 5 zu den dort über die Bauzeit verteilten erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten und deren voraussichtliche Dauer verwiesen:

Baujahr	Erschütterungsrelevante Bautätigkeiten	Dauer nach Bauablaufplanung circa
1	Abbrucharbeiten, Verdichtungsarbeiten	44 Wochen
2	Abbrucharbeiten, Verdichtungsarbeiten, Verbauarbeiten Bohrarbeiten	31 Wochen
3	Verdichtungsarbeiten, Verbauarbeiten, Bohrarbeiten	35 Wochen
4	Verbauarbeiten, Bohrarbeiten, Verdichtungsarbeiten	26 Wochen
5	Verbauarbeiten, Verdichtungsarbeiten	31 Wochen
6	Abbrucharbeiten, Verdichtungsarbeiten	31 Wochen
7	Abbrucharbeiten, Verdichtungsarbeiten	9 Wochen
Unterlage 13 b, Tabelle 5: Darstellung erschütterungsrelevanter Bautätigkeiten		

Vom Ersteller der Untersuchung wird noch angemerkt:

Aufgrund der baubedingten Erschütterungen werden die notwendigen Bauarbeiten grundsätzlich in der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr und über eine Zeitdauer bis zu acht Stunden durchgeführt. Einzig die von der DB AG durchzuführenden Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung (Bahnbrücke BW 0-1) beziehungsweise Fußgängerunterführung (Bahnbrücke BW 0-4) sowie bei Bauarbeiten am Trog werden voraussichtlich wegen der zu minimierenden Sperrpausen (Bahnlinie) im 24-Stunden-Betrieb oder über mehr als acht Stunden am Tag und somit auch im nächtlichen Beurteilungszeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) durchgeführt. Die Bewertung der erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten erfolgt laut der Unterlage 13b auf der Grundlage der vorgesehenen organisatorischen Maßnahmen aufgrund der baubedingten Erschütterungen.

Die erschütterungstechnischen Unterlagen (Unterlage 13b) wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz (Stellungnahme vom 30. Juni 2021) geprüft und nicht beanstandet sofern die in der Zusammenfassung dargestellten Maßnahmen umgesetzt werden. In der planfestgestellten Unterlage 1b Ziffer 6.2.2 wird die Umsetzung der vom Ersteller der Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen (Zusammenfassung S. 7) vom Vorhabenträger zugesichert.

Der Immissionsschutzbeauftragte hat dabei im Rahmen der Messüberwachungen dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 und 3 eingehalten werden und ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen vorzusehen. Auf die Auflagen von Ziffer A.III.2.b)iii)(1) bis A.III.2.b)iii)(6) des Beschlusses wird ergänzend hingewiesen.

(e) Baubedingte Auswirkungen auf das Klima

Hinsichtlich der Thematik Luftschadstoffe wird auf die Ausführungen unter B.II.2.b)iv)(3) des Beschlusses verwiesen.

Unter Beachtung der Auflagen unter Ziffer A.III.2.b)iv) des Beschlusses ist das Vorhaben mit den Belangen von Klima und Luft vereinbar. Bei der Bauausführung sind Maßnahmen zur Reduzierung der Staubentwicklung (wie beispielsweise Befeuchtung) vorgesehen. Im Zuge der Verkehrssicherungspflicht sind zudem die Straßen regelmäßig beziehungsweise bedarfsabhängig zu reinigen. Dies ist vom Vorhabenträger zu überwachen.

(f) Immissionschutzrechtlichen Abwägung

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich insgesamt festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz ausgewogen ist. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- beziehungsweise Richtwerte verbunden sind. Unter Berücksichtigung der vorangegangenen Ausführungen und der in diesem Beschluss unter Ziffer A.III.2.b) angeordneten Auflagen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes aber an Gewicht, sodass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

(3) Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist auf seine Vereinbarkeit mit den Belangen der Luftreinhaltung zu überprüfen. Dies gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG. Für die Beurteilung nach Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG

ist dabei insbesondere die 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) heranzuziehen.

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 S. 1 BImSchG). Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb dieser Immissionsgrenzwerte ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 S. 2 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Sie ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 S. 2 BImSchG (BVerwG, Urteile vom 26. Mai 2004, Az. 9 A 6/03, DVBl 2004, S. 1289, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23. Februar 2005, BVerwGE 123, 23-37). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung vielmehr dadurch Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Es muss also absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

(a) Schadstoffeintrag in die Luft

Der Vorhabenträger hat eine Schadstoffuntersuchung durchgeführt (Unterlage 1b Nr. 6.3). Die Abschätzung (Prognoseberechnung) der Luftschadstoffimmissionen erfolgt gemäß dem „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) mit Hilfe eines PC-Berechnungsverfahrens durch den Vorhabenträger, das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelt wurde. Die Untersuchung gibt Auskunft darüber, inwieweit die angrenzenden Gebiete durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr betroffen sein werden. Die Berechnung erfolgte anhand der prognostizierten Verkehrsmengen. Die Abschätzung der Luftschadstoffe zeigt, dass die von der geplanten Staatsstraße 2040 im Prognosejahr 2035 entstehenden Immissionen – unter Berücksichtigung von

Vorbelastung und Zusatzbelastung – die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 39. BImSchV nicht überschreiten. Besondere Schutzmaßnahmen und weitergehende Untersuchungen sind deshalb nicht erforderlich.

Mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2021 vom 11. Januar 2021 wurden die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012, Fassung 2020“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführt und mit Schreiben vom 26. Mai 2021 vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bekannt gemacht.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat hierzu eine eigene Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012, Ausgabe 2012, Fassung 2020)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 2.1, und mit IMMI^{Sem/luft} (Version 8.004) vorgenommen. Beide Programmversionen haben als Berechnungsgrundlage das momentan gültige Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 4.1 (HBEFA 4.1).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit den Schreiben vom 14. Februar 2011 und 3 März 2017 sowie mit Schreiben vom 11. Mai 2021 dazu Stellung genommen und bestätigt, dass eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit gemäß der 39. BImSchV nicht zu erwarten ist.

Demzufolge geht auch die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Luftreinhaltung mit dem Gesetz im Einklang steht.

(b) Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabenbedingten, insbesondere die mit den Kraftfahrzeugabgasen emittierten, Schadstoffe auch zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen können.

Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Bei der Abschätzung des vorhabenbedingten Schadstoffeintrags in den Boden infolge des Betriebs kann davon ausgegangen werden, dass vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 Meter beiderseits der Trasse, sofern nicht eine bauliche Nutzung vorliegt, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist und dass diese Belastungen mit zunehmender Entfernung von der Trasse und mit zunehmender Bodentiefe deutlich abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind nicht zu vermeiden.

Die Böden im Planungsgebiet sind aufgrund ihrer Nutzung als Verkehrs und Gewerbeflächen anthropogen vorbelastet. Durch die Versiegelung sind die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht mehr vorhanden.

In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG sind.

Einwendungen gegen das vorgetragene Vorgehen wurden von den Fachstellen nicht vorgetragen.

Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange nicht zu überwiegen.

(c) Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

Insgesamt kommen im Rahmen der Abwägung weder dem Beitrag zur allgemeinen Luftverschmutzung noch dem zu erwartenden Eintrag luftgetragener oder sonstiger Schadstoffe in straßennah gelegene Grundstücke oder Gewässer ein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu, zumal mit der Ausbaumaßnahme auch gewisse Entlastungseffekte, insbesondere durch die geplante neue Naabbrücke, verbunden sind.

(4) Abwägung der Immissionsschutzbelange

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich im Gesamten betrachtet festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz (Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen) ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen (Luftreinhaltung/Bodeneintrag/Gewässerschutz) ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- und Orientierungswerte verbunden sind. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts

der bestehenden Vorbelastung haben die Belange des Immissionsschutzes gegenüber den für den Plan sprechenden Argumenten ein geringeres Gewicht.

(5) Bodenschutz

Das Bundes-Bodenschutzgesetz grenzt seinen Anwendungsbereich in § 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbar, soweit diese Vorschriften Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge lediglich unter zwei Aspekten auf: Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen nach Maßgabe des aus dem Rechtsstaatsprinzip folgenden Abwägungsgebots Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zgedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 457).

Weder das Bayerische Straßen- und Wegegesetz noch das ergänzend anwendbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig vom Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, wie beispielsweise Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 463).

Im Trassenbereich sind gemäß der Stellungnahme des Sachgebietes Natur- und Umweltschutz des Landratsamtes Schwandorf und des Wasserwirtschaftsamtes Weiden in der Oberpfalz Altlastenverdachtsflächen oder Altlasten westlich der Naab bekannt, die vom Vorhaben berührt werden können. Dies betrifft die Flur-Nrn. 1096/4, 1170/5, 1102 und 1710/64 in der Gemarkung Nabburg. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse aus den vorhergehenden Untersuchungen zu den Altlastenflächen ist im Anhang 1b3T1 der Unterlage 1b zu finden.

Im Einzelnen stellt sich die Altlastensituation (vergleiche auch Ausführungen unter B.II.2.b)iv)(3)(b) dieses Beschlusses sowie die Unterlage 1b und Anhang 1b3T1) wie folgt dar:

Das Tankstellengelände auf dem Grundstück Nr. 1102, Gemarkung Nabburg, ist im Altlastenkataster mit der Nummer 37600818 eingetragen. Im Sanierungsbericht von 2003 wird die Sanierung des Bodens aus gutachterlicher Sicht für abgeschlossen gehalten. Untersuchungen nach den Sanierungsarbeiten ergaben keine schädlichen Bodenbelastungen. Eine Grundwasserbeprobung im Jahr 2004 zeigte keine negative Beeinträchtigung des Grundwassers durch die früher vorhandenen Bodenverunreinigungen. Eine Bodenuntersuchung im Bereich der geplanten Trasse ergab keine auffälligen Belastungen.

Die ehemalige Eigenverbrauchstankstelle mit Waschplatz auf dem Grundstück 1170/5, Gemarkung Nabburg, wurde 2001 rückgebaut. Die schädlichen Bodenveränderungen unter dem Dieseltank (vor allem PAK (polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) und teilweise MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe)) wurden im Zuge des Rückbaus entfernt und Beprobungen des Grundwassers (2001 und 2003) ergaben keine Belastungen durch Kohlenwasserstoffe. Es wurde kein weiterer Handlungsbedarf für notwendig empfunden. Die geplante Maßnahme betrifft die Fläche nur sehr geringfügig am Rand.

Das ehemalige Tankstellengelände auf dem Grundstück Flur-Nr. 1096/4, Gemarkung Nabburg, zeigte in einer Untersuchung auf nutzungsbedingte Bodenverunreinigung im Jahr 1999 eine geringfügige Belastung an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW). Eine erneute Untersuchung 2020 ergab erhöhte Werte für MKW und PAK.

Auf dem Bahngelände Flurnummer 1710/64, Gemarkung Nabburg, sind durch Voruntersuchungen aus dem Jahr 2003 betriebsbedingt (Nutzung als Abstellgleis, Putzgrube) starke Verunreinigungen des Bodens sowohl mit PAK als auch mit Schwermetallen (vor Allem Zink und Kupfer, untergeordnet Cadmium, Blei) und teilweise auch MKW bekannt.

Untersuchungen im Jahr 2017 im Zuge der Baugrunderkundungen für die geplanten Ingenieurbauwerke ergaben schädliche Bodenbelastungen in einer Schicht anthropogener Auffüllung bis in 3 m Tiefe im Bereich des geplanten Neubaus des Trogbauwerks und dem westlichen Ufer der geplanten Naabbrücke. Das Auffüllmaterial weist massive Belastung an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) auf. Des Weiteren treten Verunreinigungen durch Zink, Blei, Sulfat und MKW auf. Die Belastungen des Bodens sind auf die Nutzung der Fläche als Bahngelände zurückzuführen.

Die von der Maßnahme betroffenen Flächen werden nach dem Eingriff versiegelt (Trasse, kombinierter Geh- und Radweg), dadurch sind die Nutzungspfade Boden-Mensch sowie Boden-Nutzpflanze negativ berührt. Durch die Versiegelung wird auch ein vertikaler Transport der Schadstoffe durch Sickerwasser ins Grundwasser verhindert. Die Versiegelung zählt nach

BBodSchV § 5 als Sicherungsmaßnahme. Jeglicher Eingriff in die Altlastenverdachtsflächen, muss von einem Sachverständigen nach § 18 BBodSchG koordiniert und überwacht werden.

Bei Umsetzung der Maßnahme wird vom Vorhabenträger ein Bodenmanagement durchgeführt.

Die vorläufigen Abschätzungen der Mengen des geplanten anfallenden Bodenaushubs der Maßnahme St 2040 Beseitigung des Bahnübergangs in Nabburg ergeben insgesamt (geplante Trasse + Ingenieurbauwerke) einen Abtrag von 56.800 m³ Bodenmaterial. Dabei beträgt die Menge für Bodenauftrag innerhalb der Maßnahme 14.650 m³. Des Weiteren werden 2.925 m³ Oberboden abgetragen und 905 m³ Oberboden in der Maßnahme wieder eingebaut.

Es ist geplant überschüssigen Boden auf der dafür vorgesehenen Deponie zu entsorgen. Nach oben genannten Mengenabschätzung beträgt die Gesamtmasse zu entsorgenden Bodenmaterials 42.150 m³, für den Oberboden fallen 1.975 m³ an. Die vorläufige Mengenschätzung ergibt dabei eine Gesamtmenge von belasteten Boden von 9.000 m³.

Unbelasteter bzw. gering belasteter Bodenaushub wird in der Maßnahme als Auftrag nach den Regeln für den Einbau in technischen Bauwerken (LAGA M 20) wiederverwertet. Stark belasteter Bodenaushub (LAGA M 20 Z 2 und > Z 2 als Sonderabfall) wird entsprechend den technischen Regeln abfallrechtlich deklariert und auf einer dafür vorgesehenen Deponie (Deponieklasse I – III) fachgerecht entsorgt. Aufgrund der hohen Mengen an anfallenden Aushub wird auch Material < Z 2 über eine Deponie entsorgt werden. Dafür wird der Boden nach dem Verfüllleitfaden für Gruben, Brüchen und Tagebauen sowie nach Deponieverordnung (DepV) deklariert und dementsprechend auf einer Deponie der Deponieklasse 0 oder I entsorgt (Details zur Entsorgung vergleiche Anlage 1b3T1 zu Unterlage 1b). Aufgrund fehlender Maßnahmen in naher Umgebung kann anfallender, unbelasteter Bodenaushub nicht anderweitig wiederverwendet werden. Der überschüssige Oberboden wird, sofern er nicht verwertet werden kann, über eine Erdaushub Börse entsorgt. Die Maßnahme wird durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG überwacht.

Zu deklarierender Bodenaushub wird auf der versiegelten ehem. Gewerbefläche Nr. 1170, Gemarkung Nabburg, für die Dauer der fachtechnischen Untersuchung zwischengelagert. Stärker belastetes Material wird in der auf dem Grundstück befindlichen Lagerhalle zwischengelagert und deklariert, sodass keine schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder die Wohnbauten zu erwarten sind. Die geplante Dauer der Zwischenlagerung beträgt < 1 Jahr.

Anlagebedingte Auswirkungen infolge der Bodeninanspruchnahme

Für die Baumaßnahme werden insgesamt rund 0,4 ha Flächen neu versiegelt, auf denen derzeit die Bodendecke unversiegelt besteht und die ökologischen Bodenfunktionen mehr oder weniger gut ausgeprägt sind.

Die Fähigkeit des Bodens, Stoffe umzuwandeln, anzulagern und abzupuffern ist von besonderer Bedeutung für den Boden. Durch die Flächenversiegelung gehen diese Bodenfunktionen verloren. Die vorgesehenen Querschnitte und Linienführung der Straßenplanung entsprechen den anerkannten Regelwerken. Neben der bereits berücksichtigten Entsiegelung von Flächen und der damit einhergehenden Wiederherstellung der Bodenfunktionen ist eine weitere Reduzierung des Eingriffs nicht möglich.

Weitere rund. 0,1 ha Bodenflächen werden durch die Anlage von Böschungen, Dämmen, Entwässerungseinrichtungen usw. in ihrer Funktion verändert (Überbauung ohne Versiegelung).

Die bekannten Altlasten – siehe oben und Anlage 1b3T1 zu Unterlage 1b – werden im Zuge des vorgesehenen Bodenmanagements fachgerecht behandelt und entsorgt, so dass keine erheblichen Auswirkungen diesbezüglich zu erwarten sind.

Ein Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen hinsichtlich des Schutzgutes Boden kann erwiesenermaßen nicht über eine Wiederherstellung bzw. Naturalrestitution von Böden (Ausnahme: Entsiegelungsmaßnahmen) erfolgen, sondern durch eine qualitative Verbesserung der Bodenfunktionen über die vorgesehene, großflächige extensive Nutzung auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen sowie auf den Flächen zur Gestaltung der Straßenebenflächen.

Bei den von Versiegelung betroffenen Böden handelt es sich hauptsächlich um stark anthropogen veränderte Böden.

Als wesentliche Maßnahme zur Minimierung ist die Entsiegelung und Wiederherstellung von Bodenflächen und -funktionen zu sehen. Durch den Rückbau von befestigten Straßen- und Wegeflächen in Höhe von 0,5 ha entsteht eine Netto-Neuversiegelung von weniger als 0,1 ha.

Eine landwirtschaftliche Nutzung im Vorhabensbereich ist nicht bekannt. Vielmehr verläuft die Trasse im überwiegend besiedelten Bereich der sogenannten Unterstadt. Hier sind neben Wohnbebauung auch Gewerbe und Handelsflächen.

In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG sind.

Einwendungen gegen das vorgetragene Vorgehen wurden von den Fachstellen nicht vorgetragen.

Sollte sich der Altlastenverdacht oder die Altlast bei den übrigen Verdachtsflächen (insbesondere Flur-Nr. 1096/4 und 1710/64) bestätigen oder bei der Realisierung durch das Vorhaben betroffen sein, so ist der Vorhabenträger nach dem Bodenschutzgesetz verpflichtet, den Boden und die Altlasten so zu sanieren, dass dauerhaft keine Gefahren, erheblichen Nachteile oder erheblichen Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit entstehen. Hierzu kommen

bei Belastungen durch Schadstoffe neben Dekontaminationsmaßnahmen auch Maßnahmen zur Sicherung in Betracht, die eine Ausbreitung der Schadstoffe langfristig verhindern. Soweit dies nicht möglich oder unzumutbar ist, sind sonstige Schutz- und Beschränkungsmaßnahmen durchzuführen (§ 4 Abs. 3 BBodSchG). Bei der Erfüllung dieser boden- und altlastenbezogenen Pflichten ist die planungsrechtlich zulässige Nutzung des Grundstücks (hier in Gestalt der künftigen Staatstraße 2040) und das sich daraus ergebende Schutzbedürfnis zu beachten, soweit dies mit dem Schutz der in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 genannten Bodenfunktionen zu vereinbaren ist (§ 4 Abs. 4 BBodSchG). Der Aushub ist in diesem Bereich jedoch fachgutachterlich zu begleiten bzw. abfallrechtlich zu betrachten und zu bewerten. Die genannten Flurnummern werden vom Vorhabenträger teilweise nur randlich benötigt und erworben, so dass mitunter die Altlast bzw. die Altlastenverdachtsfläche nicht betroffen ist.

Im Übrigen wurde darüber hinaus im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen nichts weiter vorgetragen.

Die im Anhang 1b3T1 zur Unterlage 1b empfohlenen Maßnahmen sind vom Vorhabenträger gemäß den Auflagen unter Ziffer A.III.9 ff. des Beschlusses umzusetzen. Diese betreffen insbesondere einen Sachverständigen für Altlasten und Bodenschutz spätestens in der Bauphase hinzuzuziehen.

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Kfz-Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen.

Ist das Bodenschutzrecht nach der Konzeption des Gesetzgebers eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorgelagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet Art. 36 BayStrWG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Darüber vermag auch das Gebot der Konfliktbewältigung nicht hinwegzuhelfen. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Erst recht ist die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, den Eigentümern von Grundstücken, die dem Zugriff des Planungsträgers von vornherein entzogen sind, Verpflichtungen aufzuerlegen. Somit sind Untersuchungsanordnungen und Sanierungsplanfestlegungen nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 467).

Zu den Bodenfunktionen im Sinne des § 1 BBodSchG gehört auch die Nutzung für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG). Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens

nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 S. 2 BBodSchG).

Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau öffentlicher Straßen führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen. Damit ist aber nicht ausgesagt, dass diese Bodenveränderungen auch "schädlich" im Sinne dieses Gesetzes sind.

Demgegenüber wird mit dem Straßenbauvorhaben gerade von der dem Boden unter anderem zugeordneten Nutzungsfunktion als Standort für Verkehrseinrichtungen Gebrauch gemacht.

Im Verhältnis Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, die konkret geplante Baumaßnahme hinsichtlich ihrer Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer Weise abzustimmen, die den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung trägt. Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht.

Die Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens durch die Straßenbaumaßnahme ist zwar insgesamt als gravierend zu betrachten. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Maßnahme ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeigeführt werden.

Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung, den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können aufgrund des Entwässerungskonzeptes, das den Planunterlagen zu Grunde liegt und in Abstimmung mit

dem Wasserwirtschaftsamt Weiden entwickelt wurde, durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden (vgl. Ziffer B.II.2.b)iv)(6) und nachfolgende Ziffer B.II.3 dieses Beschlusses). Bei der Abschätzung der vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden lässt sich festhalten, dass wie bereits unter Ziffer B.II.2.b)iv)(3)(b) des Beschlusses ausgeführt Verdachtsflächen mit zu erwartender Beeinträchtigungen bekannt sind. Die Böden im Umgriff der geplanten Maßnahme werden als Verkehrs-, Gewerbe- und Wohnflächen stark anthropogen vorbelastet. Insbesondere die von der Maßnahme betroffenen Verdachtsflächen werden nach dem Eingriff versiegelt (Trasse, kombinierter Geh- und Radweg), dadurch sind die Nutzungspfade Boden-Mensch sowie Boden-Nutzpflanze nicht negativ berührt.

Als wesentliche Maßnahme zur Minimierung ist die Entsiegelung und Wiederherstellung von Bodenflächen und -funktionen zu sehen. Durch den Rückbau von befestigten Straßen- und Wegeflächen in Höhe von 0,5 ha entsteht eine Netto-Neuversiegelung von weniger als 0,1 ha.

Ein Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen des Bodens erfolgt im Wesentlichen durch eine qualitative Verbesserung der Bodenfunktionen auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen sowie auf den Flächen zur Gestaltung der Straßennebenflächen.

Jedenfalls ist der Eintritt einer Gefahr im sicherheitsrechtlichen Sinn, wie sie in § 2 Abs. 3 BBodSchG angesprochen ist, in Bezug auf die durch die Bodenversiegelung verursachten Phänomene sowie auf die Schadstoffbelastung straßennaher Böden nach derzeitigem Erkenntnisstand auszuschließen.

Bei der weiteren Frage, ob die Baumaßnahme gegebenenfalls erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen geeignet ist, kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau und der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Diesem Gebot trägt die Planung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rechnung. Wie das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot kann auch das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des

Bodens zu optimieren. Dies ist vorliegend geschehen. Die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. nachfolgende Ziffer B.II.2.b)vi) dieses Beschlusses), gelten hier entsprechend.

Zum Schutz des Bodens sind insbesondere die in Ziffer A.III.9 des Beschlusses Nebenbestimmungen angeordnet.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Selbst wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zweifelsfrei abschätzbar ist, ob die in der Bundes-Bodenschutz-Verordnung festgelegten Vorsorgewerte eingehalten werden, wovon jedoch ausgegangen wird, oder zu irgendeinem Zeitpunkt nach der Verlegung der Staatstraße 2040 noch überschritten werden, wird die Ausgewogenheit der Planung indes nicht in Frage gestellt.

Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2, Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der Bundes-Bodenschutz-Verordnung kommen sollte, jedoch für die Zukunft auch nicht völlig auszuschließen ist, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies, auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks, verhältnismäßig ist (vgl. § 7 S. 3 BBodSchG).

Eventuell im Verlauf des Betriebs der Straße zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies ohne Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen sind weitergehende Maßnahmen auch

angesichts der eingangs dargestellten – nur eingeschränkten – Relevanz des Bodenschutzrechts in der Straßenplanfeststellung nicht angezeigt.

Bei Realisierung des Straßenbauvorhabens verbleiben demnach zwar nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen insgesamt gesehen mit erheblichem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er tritt jedoch hinter die Belange zurück, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

(6) Sparsamer Umgang mit Grund und Boden

Nach Art. 9 Abs. 2 BayStrWG ist beim Bau und der Unterhaltung von Straßen mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächeninanspruchnahme in Abwägung insbesondere mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild so weit wie möglich zu begrenzen.

Durch die innerörtliche Führung der Trasse über überwiegend bereits versiegelte Flächen wie bestehende Straßen oder befestigte Flächen in Gewerbebetrieben wird die Neuversiegelung für das Vorhaben minimiert.

Für die bauzeitlich benötigten Arbeitsstreifen und Lagerplätze werden vorübergehend zusätzliche Flächen nur im erforderlichen Umfang in Anspruch genommen. Auch hierfür werden bevorzugt bereits versiegelte Flächen beansprucht.

Der Flächenbedarf stellt sich im Wesentlichen wie folgt dar:

Art der Fläche	Fläche (ha) circa
Befestigte Flächen der Fahrbahnen einschließlich Brücken sowie nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz, Flächeninanspruchnahme:	2,4
Davon bereits versiegelten Flächen bzw. Flächen in Gewerbe- und Mischgebieten:	2,0
Unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsmulden und –anlagen, Seitenablagerung sowie Gestaltungsmaßnahmen, etc.), Flächeninanspruchnahme:	0,2
Entsiegelungen	0,5
Naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	0,8

Tabelle 11 Flächenbedarf des Vorhabens

Von den insgesamt beanspruchten Flächen in Höhe von circa 2,6 ha verbleibt nach Abzug von circa 2,0 ha bereits bestehender befestigter Straßen- und Wegeflächen und nach Abzug von circa 0,5 ha entsiegelter Flächen eine Netto-Neuversiegelung von weniger als 0,1 ha.

Für den Bauablauf werden zusätzlich ca. 2,3 ha Fläche vorübergehend in Anspruch genommen. Dabei handelt es sich überwiegend um bereits versiegelte Flächen beziehungsweise Flächen in Gewerbe- und Mischgebieten. Für den Brückenneubau und Abriss der bestehenden Brücke müssen baubedingt ca. 0,2 ha Fließgewässer in Anspruch genommen.

Nachdem die Trasse eine der kürzesten Varianten darstellt und die Flächenmehrinanspruchnahme insbesondere der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dient, ist die Planung auch unter diesem Gesichtspunkt abwägungsgerecht.

Zumal die Folgemaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz gering sind und für die Anpassungen beim Kreuzungsbeteiligten der Bahnlinie kein zusätzlicher Grund in Anspruch genommen werden muss.

Auch in der Bauphase sind die Eingriffe auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

v) *Naturschutz und Landschaftspflege*

(1) Naturschutz als öffentlicher Belang:

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen und Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe beispielsweise § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 9 ff.), auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt. Das Bauvorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein grundsätzlicher Vorrang zu (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990 – Az.: 4 B 104/90; NVwZ 1991, 69). Sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990 – Az.: 4 C 44/87; NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und zeigt Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere Variante noch durch zu-

mutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 9.1b beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, auch im Hinblick auf die Ziele des Bundesnaturschutzgesetzes für zulässig gehalten beziehungsweise eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Die durch das Vorhaben 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 (vergleiche Unterlage 9.1b und Unterlagen 9.2b/1 und 9.2b/2).

(2) Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

(a) Schutzgebiete gemäß BNatSchG/BayNatSchG

Das Vorhaben liegt im Regierungsbezirk Oberpfalz im Stadtbereich von Nabburg auf beiden Seiten der Naab. Naturräumlich ist es dem Naturraum "D63 Oberpfälzer und Bayerischer Wald" mit der Untereinheit "401-E Naabgebirge und Neunburger Schwarzachbergland" zuzuordnen. Die Topographie ist als weitgehend eben zu bezeichnen. Lediglich im Bereich des Baubeginns steigt das Gelände leicht an. Aufgrund der städtischen Lage handelt es sich weitestgehend um anthropogen überprägte Bereiche. Nahezu der gesamte Bereich der Baumaßnahme ist innerörtlich-städtisch geprägt. Der Anteil bereits versiegelter Flächen ist dementsprechend hoch. Die relativ wenigen Grünflächen weisen als überwiegend gepflegte Privatgärten mit meist hohem Anteil nichtheimischer Gehölzarten kaum eine spontane Vegetationsentwicklung auf.

In Teilabschnitten, vor allem entlang der Bahnlinie, existieren geringwertige, praktisch durchgehend eutrophe Gras- und Ruderalfluren.

Im Bereich der Naabquerung sind die Ufer durch einen lückigen mittelalten Gehölzbewuchs mit begleitenden Gras- und zum Teil Brennesselfluren gekennzeichnet. Fließgewässertypische Röhrliche sind nur in geringem Umfang ausgeprägt. Teilweise sind die Uferbereiche durch Tritt anthropogen beeinträchtigt.

Von besonderer Wichtigkeit für das Vorhaben ist der Flusslauf der Naab. Die Lebensräume und Lebensgemeinschaften im Fluss sowie entlang der Ufer sind von besonderer Bedeutung für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt. Weiterhin ist die Naab mit der begleitenden Aue bedeutsam für die Naherholung. Auf der Westseite ist das Naabufer im Umfeld des Bahnübergangs und der Brücke durch Infrastruktureinrichtungen (Bahnlinie, Ortsstraßen, Gewerbeflächen) stark überprägt.

Innerhalb des Untersuchungsraumes ist der unmittelbare Umgriff der Naab einschließlich ihrer Ufer als Landschaftsschutzgebiet "LSG innerhalb des Naturparks Oberpfälzer Wald (ehemals Schutzzone)" (LSG-BAY-13) nach § 26 BayNatSchG ausgewiesen.

Das Plangebiet liegt vollständig im Naturpark BAY-13 "Oberpfälzer Wald" nach § 27 BNatSchG.

Weitere Schutzgebiete gemäß §§ 23 bis 29 BNatSchG/Art. 13 bis 16 BayNatSchG sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Nachfolgend sind die nach § 30 BNatSchG / Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG geschützte Flächen im Untersuchungsgebiet kurz beschrieben:

Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die erfassten Typen der nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG geschützten Lebensräume und deren Vorkommen innerhalb des engeren Untersuchungsraumes. Diese geschützten Lebensräume sind in Unterlage 9.2b Bestands- und Konfliktplan entsprechend gekennzeichnet.

Kartiereinheit		Vorkommen im Plangebiet
F13-FW3260	Deutlich veränderte Fließgewässer	Flusslauf der Naab
L521-WA91E0*	Weichholzauenwälder, junge bis mittlere Ausprägung	Bestockung entlang der Ufer der Naab

Tabelle 12 Flächen n. § 30 BNatSchG / Art. 23 (1) BayNatSchG

Lebensraumtypen der FFH-RL und Arten des Anhangs II der FFH-RL

In der folgenden Tabelle sind die Lebensraumtypen der FFH-RL innerhalb des Untersuchungsgebietes zusammengefasst.

Kartiereinheit		Vorkommen im Plangebiet
3260	Deutlich veränderte Fließgewässer	Flusslauf der Naab
6510	Artenreiches Extensivgrünland	Zwischen Rankenweg und Poststeig
6510	Mäßig extensiv genutztes, artenreiches Grünland	Kleinflächig östlich der Bahn südlich der Stadthalle
91E0*	Weichholzauenwälder, junge bis mittlere Ausprägung	Bestockung entlang der Ufer der Naab

Tabelle 13 Lebensraumtypen d. FFH-RL

Im Untersuchungsgebiet wurden Arten des Anhangs II, IV und V der FFH-RL festgestellt, diese sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Kartiereinheit		Anhang FFH-RL	Vorkommen im Plangebiet
Bachmuschel	Unio crassus	II, IV	In der Naab, vgl. ASB
Flussperlmuschel	Margaritifera margaritifera	II, V	Einzelexemplar der Naab
Bitterling	Rhodeus amarus	II	In der Naab
Rapfen	Aspius aspius	II	In der Naab

Tabelle 14 Arten d. Anhangs II, IV u. V d. FFH-RL

Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG / Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Gehölze (Einzelbäume, Hecken, Gebüsche, Feldgehölze, Ufergehölze), deren Zerstörung oder Beeinträchtigung nach dem Naturschutzrecht verboten ist, beziehungsweise deren Beseitigung gesonderten zeitlichen Regelungen unterliegt. Diese Bestände sind in den Plänen der Unterlage 9.2b Bestands- und Konfliktplan dargestellt.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz-, und Kompensationsmaßnahmen gemäß § 9 der Verordnung über den „Naturpark Oberpfälzer Wald“ vom 14. Juli 1995 (GVBl. S. 558, BayRS 791-5-13-U) in Verbindung mit § 67 Abs. 1 BNatSchG und Art. 56 S. 3 BayNatSchG werden eine Befreiung von den Verboten nach § 6 der angeführten Verordnung und eine Erlaubnis nach § 7 der Verordnung (§§ 7 Abs. 1 Nr. 2, 6 Abs. 2) erteilt.

Dazu ist nach den vorgenannten Bestimmungen grundsätzlich das Einvernehmen der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamtes Schwandorf erforderlich. Vorliegend war jedoch nach Art. 22 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayNatSchG das Einvernehmen der höheren Naturschutzbehörde erforderlich, welches auch erteilt wurde.

Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als das Interesse an einem unveränderten Erhalt des geschützten Gebietes insbesondere im Bereich der Naab. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit des Bauvorhabens unter Ziffer B.II.2.b) (Öffentliche Belange ..) dieses Beschlusses. Maßgeblich in die Abwägung mit eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff des Vorhabens in Natur und Landschaft, sofern es nicht im überprägten urbanen Bereich liegt, angemessen kompensiert werden kann. Auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)v)(3) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und

sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung unter Ziffer B.II.2.b) dieses Beschlusses.

Die gesamte Maßnahme liegt, wie bereits oben erwähnt im „Naturpark Oberpfälzer Wald“ (GVBl. S. 558, BayRS 791-5-13-U).

(b) Besonderer und strenger Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

(01) Rechtsgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen – eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen – liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabenbedingte Einflüsse wie zum Beispiel Lärm- oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG ist jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Tötungen von Tieren nicht anzuwenden, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen (BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, Az. 9 A 12.10, DÖV 2012, S. 121). Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beurteilt. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008, Az. 9 A 14/07, BVerwGE 131, S. 274, Rdnr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden werden sollen oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko

kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008 - Az.: 9 A 1407 Rn. 91).

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, sei es, dass diese sicher feststeht oder mit ausreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, so dass eine Verletzung im Sinne einer „worst-case-Betrachtung“ unterstellt wird, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

(02) Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Artenschutzbeitrag (ASB), Unterlage 9.4b), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 20. August 2018 Az.: G7-4021.1-2-3 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP/ASB)“ mit Stand 08/2018. Diese „Hinweise“ berücksichtigen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 14. Juli 2011 Az. 9 A 12.10, DÖV 2012, 121 bzw. 08.01.2014 Az. 9 A 4/13.

Die Datengrundlagen für den Artenschutzbeitrag (ASB) sind in den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 9.4b) – auf die Bezug genommen wird – dargestellt. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)v)(2)(b)(03) dieses Beschlusses verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die vorliegende Untersuchung für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingrei-

fen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (BVerwG, Beschluss vom 18. Juni 2007, Az. 9 VR 13/06, NuR 2007, S. 754, Rdnr. 20; BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008, Az. 9 VR 9/07, juris, Rdnr. 31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1–4 BNatSchG haben können. Auf die Planfeststellungsunterlagen wird in diesem Zusammenhang (Unterlage 9.4b) verwiesen.

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschlossen, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabenbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden. Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, ist schließlich zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

(03) Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen beginnen bereits bei der Planung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens. Zu diesen Vermeidungsmaßnahmen zählen:

(001) Vermeidungsmaßnahmen bei der Planung

- Böschungflächen

Die neue Staatsstraße 2040 verläuft fast ausschließlich innerhalb von Siedlungsflächen. Daher wird darauf geachtet, dass Höhenunterschiede zu angrenzenden Anlagen möglichst vermieden werden. Dies führt nur in sehr geringem Umfang zu Böschungen und Einschnitten, wodurch die Flächeninanspruchnahme eingeschränkt wird und flächenhafte Eingriffe vermieden werden.

- Neubau der Brücke über die Naab

Zur Querung der Naab ist der Neubau einer Brücke mit einer lichten Weite von circa 84,22 m vorgesehen. Diese überspannt die Naab unterstromig (unterhalb) der bestehenden Brücke. Zur Verringerung der Eingriffe in die Naab werden bei der neuen Brücke nur zwei Pfeiler vorgesehen. Die bestehende Brücke mit drei Pfeilern in der Naab und einer geringeren lichten Weite (siehe Ziffer B.II.2.b)iii)(4)(c) des Beschlusses) wird abgebrochen und die Blockschüttungen aus dem Flussbett entfernt. Damit wird die Durchgängigkeit für die landesweite Verbundachse entlang der Naab gewährleistet. Die Bauausführung erfolgt unter Berücksichtigung der Ziffer B.II.2.b)v)(2)(b)(03)(002) des Beschlusses beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen.

Für die Naab wurde eine Berechnung der Hochwasserspiegellagen durchgeführt. Im Ergebnis wurde eine geringfügige Verringerung der Wasserspiegellagen nach dem Neubau der neuen und dem Abriss der alten Brücke ermittelt.

- Neubau eines Troges unter der Bahnlinie

Zur Unterquerung der Bahnlinie wird eine sogenannte Tieflage für die Staatsstraße 2040 vorgesehen. Dazu wird ein Trog als Grundwasserwanne erstellt. Um Unterbrechungen im Grundwasserstrom zu vermeiden, werden Grundwasserüberleitungen (Düker) vorgesehen. Somit werden Eingriffe in das Landschafts- beziehungsweise in das historische Stadtbild der mittelalterlichen Altstadt (Oberstadt) auf dem Bergrücken vermieden und es fallen keine hohen Dämme und Böschungen an, die wiederum Fläche verbrauchen und die Sicht auf die mittelalterliche Altstadt verdecken würden. Weitere Informationen zum Trog (Tieflage) können der Ziffer B.II.2.b)iii)(4)(d) des Beschlusses entnommen werden.

- Anpassung des Sterzenbachs zwischen der Bahnlinie und der Naab

Derzeit ist der von Westen zur Naab fließende Sterzenbach im Stadtgebiet nahezu vollständig verrohrt. Die bestehende Rohrleitung DN 1400 wird zwischen Bahnlinie und Naab auf einer Länge von 22,50 m entfernt. Danach wird der bestehende Durchlass DN 1800 um circa 6,80 m verlängert. Er überbaut zunächst den offenen Bereich

(L = 2,90 m) und ersetzt anschließend auf einer Länge von circa 3,90 m die Rohrleitung DN 1400. Im Anschluss daran entsteht ein offener Bachlauf (Länge circa 15,30 m). Zwischen den beiden Gehwegen wird im Bereich des neugeschaffenen offenen Bachlaufes ein Rückhalteraum angelegt, der die Abflusssituation des Sterzenbaches verbessert. Der Auslauf aus dem Rückhalteraum/Geländemodellierung bzw. der Zulauf zur Naab erfolgt künftig über einen neuen Rechteckdurchlass.

Die neue offene Fließstrecke sowie die angrenzenden Grünflächen werden naturnah gestaltet. Im Fall eines Hochwassers im Sterzenbach können die Grünflächen, die tiefer liegen werden als die umgebenden Wege oder Freiflächen, überflutet werden und dienen als konstruktiver Retentionsraum. Der Bachlauf und die Mündung in die Naab werden nur soweit erforderlich zum hydraulischen Schutz mit Wasserbausteinen gefasst. Dadurch entstehen insbesondere auch Fischunterstände.

- Entwässerung

Staatsstraße und Ortsstraßen außerhalb des Trogbauwerks (Tieflage):

Derzeit erfolgt die Oberflächenentwässerung der Straßen (ohne Naabbrücke) im Projektgebiet über die Ortskanalisation. Auch zukünftig wird das Straßenwasser von der Fahrbahn der Staatsstraße und der angrenzenden Ortsstraßen gefasst und in die Kanalisation der Stadt Nabburg eingeleitet.

Trog unter der Bahnlinie:

Die Entwässerung des Troges unter der Bahnlinie erfolgt separat (eigenständig) – nicht über die städtische Kanalisation. Das gesammelte Straßenwasser wird über ein Hebewerk in ein unterirdisches Absetz- und Rückhaltebecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider geleitet. Das dort behandelte Wasser wird anschließend gedrosselt in die Naab eingeleitet.

Naabbrücke:

Das Straßenwasser von der bestehenden Naabbrücke wird über eine sogenannte Freifallentwässerung direkt in die Naab eingeleitet. Zukünftig erfolgt eine Sammlung des Oberflächenwassers der Brücke über Längsleitungen mit einer Ableitung in die Ortskanalisation der Stadt Nabburg.

Gehwegunterführung

Die Entwässerung der Gehwegunterführung am bisherigen Bahnübergang erfolgt über eine direkte Ableitung in die Naab sowie teilweise über eine breitflächige Versickerung über Bankette und Böschungen.

Hochwassergefahrenfläche an der Austraße

Die auch verlegte Austraße liegt wie bisher in der Hochwassergefahrenfläche des Sterzenbaches. Durch die Verlegung der Austraße wird die Hochwassergefahrenfläche des Sterzenbaches überbaut. Ein natürlicher Abfluss bei Hochwasser insbesondere der Naab und des Sterzenbaches ist zwischen der Austraße und dem Trog nicht mehr möglich. In diesem Bereich wird ein neuer Hochwasserrückhalteraum, als zusätzliche – konstruktive – Hochwasserrückhaltung angelegt. Bei Hochwasser füllt sich das Becken. Der Ablauf erfolgt gedrosselt über eine Rohrleitung DN 400 in die anzupassende Ortskanalisation der Stadt Nabburg. Um den Drosselabfluss aus dem Becken aufnehmen zu können und zusätzlichen Rückhalteraum zu schaffen, ist auf einer Länge von circa 100 m ein Stauraumkanal vorgesehen.

(002) Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände (§ 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG) hat der Vorhabenträger zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs II und IV der FFH-RL und von Vogelarten bei der Durchführung der Baumaßnahme berücksichtigt.

1.V: Allgemeine Vermeidungsmaßnahmen

Maßnahmen:

- Sachgerechte Lagerung von Oberboden in Mieten.
- Berücksichtigung von Sicherheitsvorschriften gemäß den „Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau“ (ELA) zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen.
- Nächtliche Bauarbeiten sind grundsätzlich nicht vorgesehen. Ausnahmen stellen die Arbeiten in den Sperrpausen der Bahn für den Trog der Tieflage sowie die Bauwerke BW-01 (Bahnüberführung über den Trog) und BW-04 (Bahnüberführung über den Fußweg) dar.
- Durchführung einer Umweltbaubegleitung für alle Baumaßnahmen einschließlich Beteiligung bei der Baureifplanung.

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie der Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung in den an die Trasse angrenzenden Beständen im Gesamtbereich der geplanten Baumaßnahme.

- Vermeidung von Beeinträchtigungen von Boden, Grund- und Oberflächenwasser im Gesamtbereich der geplanten Baumaßnahme.

2.V: Schutz von Lebensstätten

Maßnahmen:

- Gehölzfällarbeiten bzw. Gehölzschnittmaßnahmen und Mahd von Röhrichten erfolgen im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar außerhalb der Brutzeit von Vögeln (gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG) und außerhalb der Sommerquartierszeit von Fledermäusen, sowie nach örtlichen Angaben im Rahmen der Umweltbaubegleitung.
- Baufeldfreimachung im Bereich der bahnbegleitenden Flächen nur im Winterhalbjahr zum Schutz von potentiellen Schlingnattervorkommen. Eine ganzjährige Durchführung der Baufeldfreimachung ist nur möglich nach Durchführung von Vergrümmungsmaßnahmen (z.B. durch eine vorlaufende Mahd (nur bei schlechtem Wetter bzw. im Winter) und der Entfernung aller als Unterschlupfmöglichkeiten dienenden Strukturen (z.B. Totholz, Bretter usw.) in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung.
- Einhaltung der in Maßnahme 5 V genannten zeitlichen Einschränkungen hinsichtlich potentieller Fledermausquartiere.
- Freihalten der Biotop- und Gehölzbestände außerhalb des Baufeldes in den im Lageplan gekennzeichneten Abschnitten insbesondere von Baustelleneinrichtungen, Materiallagern, Zufahrten und dergleichen.
- Schutz angrenzender Biotop- und Gehölzflächen durch Reduzierung des Arbeitsstreifens in diesen Bereichen und durch Errichtung von an die jeweilige Geländesituation angepassten Schutzeinrichtungen (z.B. Bauzäune) in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung vor Ort.
- Schutz der Gehölzbestände während der Baumaßnahme vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen durch entsprechende Maßnahmen gemäß DIN 189206 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen – Ausgabe August 2002) und den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen, Ausgabe 1999“ (RAS-LP 4) in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung.

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Durch die Beschränkung der Gehölzfäll- bzw. Gehölzschnittzeiten sowie der Mahdzeiten wird die Zerstörung besetzter Nester, eine Vernichtung von Eiern

und Jungvögeln sowie eine Störung während der Brut- und Aufzuchtzeiten von Vögeln weitgehend verhindert sowie die Störung von baumhöhlenbewohnenden Fledermäusen in Wochenstuben- und Sommerquartieren vermieden.

- Minimierung hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Arten- und Biotopausstattung der an das Baufeld angrenzenden Biotop- und Gehölzstrukturen sowie Schutz vor Schäden durch Baufahrzeuge, Baulager oder dergleichen.
- Minimierung hinsichtlich der Beeinträchtigung der Arten- und Biotopausstattung der durch die Beseitigung von Gehölzen betroffenen Gehölzbestände.
- Vermeidung von Verlusten und Störungen gefährdeter beziehungsweise geschützter Tierarten im Wirkraum des Vorhabens.

3.V Schutz der Fließgewässer und Ufer

Maßnahmen:

- Einhaltung von geeigneten Maßnahmen gegen Schadstoff- und Sedimenteintrag während der gesamten Bauzeit. Das anfallende Oberflächenwasser und die darin gelösten Stoffe werden nicht in die Naab oder die kleineren Fließgewässer im Baufeld eingeleitet.
- Beschränkung der Flächeninanspruchnahme im Umfeld der Fließgewässer auf das ausgewiesene Baufeld.
- Ablagerungen, Baustofflager, Baueinrichtungsflächen, usw. sind im Umfeld der Fließgewässer, insbesondere im Hochwasser-Bereich, ausgeschlossen.
- Bei Durchführung einer Bauwasserhaltung, insbesondere für den Trog unter der Bahnlinie sowie aus den Spundwandkästen der Brückenpfeilergründungen, erfolgt keine direkte Einleitung in die Fließgewässer. Dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Reinigung des Wassers wie temporäre Absetzcontainer oder dergleichen werden in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung realisiert (vergleiche auch Unterlage 1 Anhang 1b2T1 Bauwasserhaltung).
- Bäume und Gehölze, welche unmittelbar neben den Bauflächen stocken, werden bei Bedarf in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung einer fachgerechten Baumpflege unterzogen (Schnitt, Wurzelschutz, etc.).

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Schutz und Erhaltung des Fließgewässers als Lebensraum, insbesondere für gefährdete bzw. geschützte Tierarten. Zu nennen sind hierbei insbesondere die

nachgewiesenen Muschelarten (Bachmuschel, Flussperlmuschel, Malermuschel), Fischarten (Bitterling, Rapfen, Nase und Rutte) sowie weitere Arten der Fließgewässer (insbesondere „Kleine Zangenlibelle“ und weitere vorkommende Libellenarten).

- Vermeidung von Beeinträchtigungen der Bachmuschel, sowie anderer, vor allem artenschutzrechtlich relevanter aquatische Organismen durch bauzeitlichen Eintrag von Fremdstoffen in die Naab.
- Schutz und Erhaltung der Ufer als Lebensraum und Vernetzungselement insbesondere für gefährdete bzw. geschützte Arten wie Biber (nachgewiesen) oder Fischotter (nicht nachgewiesen, jedoch im Flusssystem der Naab bekannt).
- Minimierung der Beeinträchtigungen der Fließgewässer durch von der Baustelle abfließendes Oberflächenwasser während der Bauphase.
- Minimierung der Eingriffe in das Landschafts- und Ortsbild.

4.V Vermeidungsmaßnahmen für Muschelbestände

Maßnahmen:

- Kurz vor Beginn der Baumaßnahmen in der Naab werden im Eingriffsbereich und unterstromig bis 50 m alle Individuen der einheimischen Großmuschelarten, insbesondere der Bachmuschel (*Unio crassus*) und der Flussperlmuschel (*Margaritifera margaritifera*) aber auch der Malermuschel (*Unio pictorum*) abgesammelt und umgesetzt.
- Die abgesammelten Individuen werden in zwei benachbarte und unbeeinträchtigte Bereiche des bisherigen Lebensraums oberstromig der Querungsstelle verbracht, welche mit der Muschelkoordinationsstelle Bayern im Vorfeld abgestimmt wurden (siehe nachstehende Abbildung). Eine Rückwanderung nach Abschluss der Maßnahme ist daher möglich. Absammlung und Ausbringung der Muscheln müssen in unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang stehen.
- Entsprechend dem Baufortschritt im Gewässerbett wird kontrolliert, ob sich Muscheln im Eingriffsbereich befinden und ggf. wird die Maßnahme wiederholt (insbesondere Herstellung und Rückbau der Vorschüttungen für den Neubau und den Abriss der Brücke).
- Die Maßnahme wird von Experten in Zusammenarbeit mit der Muschelkoordinationsstelle Bayern, in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung durchgeführt.

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Vermeidung von Störungen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der Bachmuschel führen.
- Vermeidung der Tötung von Individuen durch Vorschüttungen in der Naab.
- Die Maßnahme dient weiterhin allen in der Naab vorkommenden, naturschutzfachlich bedeutsamen Muschelarten (insbesondere Flussperlmuschel, Malermuschel) vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen.



Verbringungsorte für die Muscheln (Maßnahme 4 V)

5 V Vermeidungsmaßnahmen Fledermäuse in oder an Gebäuden

Maßnahmen:

- Abrissarbeiten an den für Fledermäuse geeigneten Gebäuden (mehrstöckiges Lagerhaus und Lagerhalle westlich des Bahnhofs, Flur-Nr. 1102/7, Bahnweg 18

sowie große Lagerhalle an der Austr. 8, Flur-Nr. 1170) dürfen nur außerhalb der Wochenstubenzeiten (März bis September) durchgeführt werden.

- Die Fassadenverkleidungen der zum Abriss vorgesehenen Gebäude (Lagerhalle westlich des Bahnhofs, Flur-Nr. 1102/7, Bahnweg 18 sowie große Lagerhalle an der Austr. 8, Flur-Nr. 1170) sind vor dem Abriss vorsichtig zu entfernen. Die derzeit nicht zugänglichen Gebäude Austraße 16 (Flur-Nr. 1167/6) und 18 (Flur-Nr. 1167/5) sind vor jeglichen Arbeiten hinsichtlich vorhandener Fledermausquartiere zu begehen. Diese Maßnahmen sind durch eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung zu begleiten. Sollten hierbei Fledermäuse angetroffen werden beziehungsweise Hinweise auf genutzte Quartiere ersichtlich sein, ist das weitere Vorgehen und mögliche Maßnahmen zum Ersatz wegfallender Quartiere, entsprechend der Ergebnisse in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und Fachstellen festzulegen und umzusetzen.
- Kompensationsmaßnahmen zum Ersatz wegfallender Wochenstuben werden entsprechend der tatsächlichen festgestellten Quartiersnutzung in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und Fachstellen in einer FCS-Maßnahme projektiert.
- Durchführung unter Berücksichtigung der zeitlichen Einschränkungen zum Schutz von Lebensstätten 2 V.

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Vermeidung von Beeinträchtigungen der gefährdeten bzw. geschützten Tierarten.
- Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

6.V.Vermeidungsmaßnahmen beim Neubau der Brücke über die Naab

Maßnahmen:

- Durchführung der Baumaßnahmen unter besonderer Berücksichtigung der Maßnahmen zum Muschelschutz 4 V.
- Der Neubau erfolgt möglichst schonend, jeglicher Eintrag von Stoffen in das Gewässer (Baumaterial, Betonschlempe, etc.) wird vermieden.
- Keine Einleitung von Bauwasser in die Naab.
- Verwendung von Material mit geringem Feinanteil für die Vorschüttung zur Verringerung der vorübergehenden baubedingten Feinstoffbelastung.

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Erhaltung des Fließgewässers als Lebensraum, insbesondere für gefährdete bzw. geschützte Tierarten.
- Vermeidung von Beeinträchtigungen von gefährdeten bzw. geschützten Tierarten.
- Minimierung der Beeinträchtigungen der Fließgewässer während der Bauphase.
- Vermeidung der Verschlechterung der Gewässerqualität.
- Diese Maßnahme dient allen naturschutzfachlich bedeutsamen Tierarten im Lebensraum der Naab (insbes. Muscheln, Fische und weitere aquatische Organismen) vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen.

7.V Vermeidungsmaßnahmen beim Abriss der alten Brücke über die Naab

Maßnahmen:

- Durchführung der Baumaßnahmen unter besonderer Berücksichtigung der Maßnahmen zum Muschelschutz 4 V.
- Das bestehende Brückenbauwerk wird rechtzeitig von Beginn der Abrissarbeiten von der Umweltbaubegleitung hinsichtlich des Vorkommens von Höhlungen, Nischen, Tagesverstecken, etc. überprüft. Werden Nester, Fledermäuse, oder dergleichen angetroffen, veranlasst die Umweltbaubegleitung die erforderlichen Maßnahmen.
- Verwendung von Material mit geringem Feinanteil für die Vorschüttung zur Verringerung der vorübergehenden baubedingten Feinstoffbelastung.
- Der Abbruch erfolgt möglichst schonend, jeglicher Eintrag von Stoffen in das Gewässer (insbesondere Abbruchmaterial, durch Schneidarbeiten entstehende Schlempe) wird vermieden.
- Im Bereich der rückgebauten Brücken- und Böschungflächen werden auetypische Lebensräume angelegt.

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Durch die Maßnahme wird sichergestellt, dass beim Abriss des Brückenbauwerks möglicherweise vorhandene Tagesverstecke von Fledermäusen oder Brutplätze von Vögeln gefunden werden und darin vorhandene Individuen nicht verletzt oder getötet werden.
- Erhaltung des Fließgewässers als Lebensraum, insbesondere für gefährdete beziehungsweise geschützte Tierarten.

- Vermeidung von Beeinträchtigungen von gefährdeten bzw. geschützten Tierarten.
- Minimierung der Beeinträchtigungen der Fließgewässer während der Bauphase.
- Vermeidung der Verschlechterung der Gewässerqualität.
- Diese Maßnahme dient allen naturschutzfachlich bedeutsamen Tierarten im Lebensraum der Naab (insbes. Muscheln, Fische und weitere aquatische Organismen) vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen.

8 V Wiederbegründung des Ufersaumes an der Naab

Maßnahmen:

- Wiederbegründung von Gehölzbeständen auf den durch das Baufeld beanspruchten Flächen an den Ufern.
- Ansaat der Ufer mit speziell zusammengestellten Samenmischungen für gewässerbegleitende Gras- und Krautfluren zur Vermeidung der Ausbreitung von Neophyten.
- Verwendung von gebietseigenen Gehölzen und gebietseigenen Saatgut aus der Herkunftsregion "Bayerischer und Oberpfälzer Wald".

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes sowie der Arten- und Biotopausstattung im Bereich des Baufeldes.
- Durch die naturnahe Gestaltung der Uferbereiche werden bauzeitlich gestörte Funktionsbeziehungen entlang der Naab wiederhergestellt. Dies dient insbesondere gefährdeten bzw. geschützten Arten wie Biber (nachgewiesen) oder Fischotter (nicht nachgewiesen, jedoch im Flusssystem der Naab bekannt).
- Durch Begrünung wird dem Aufkommen von Neophyten entgegengewirkt (§ 40 BNatSchG).

9 V Aufwertung des Muschellebensraumes in der Naab

Maßnahmen

- Einbringen von Kiesschüttungen zur Schaffung neuer Lebensräume an geeigneten Uferbereichen der Naab.
- Umsetzung der Maßnahme bis zur Verkehrsfreigabe der Brücke.

- Festlegung der genauen Lage im Rahmen der Absammlung der Muscheln gemeinsam mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt, der Muschelkoordinationsstelle und der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Schwandorf.
- Zeitliche und räumliche Abstimmung der Maßnahme mit der Vermeidungsmaßnahme 10 V.

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Förderung der Bachmuschelbestände in der Naab und Vermeidung einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes.
- Die Maßnahme dient weiterhin allen in der Naab vorkommenden, naturschutzfachlich bedeutsamen Muschelarten (insbesondere Flussperlmuschel, Malermuschel) vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen.

10 V Aufwertung des Gewässerlebensraums für die Fischfauna

Maßnahmen

- Einbringen von Störsteinen (circa 15 Stück, Kantenlänge 0,8 bis 1,0 m) sowie von Kies (Körnung 16+32/32+64) in geeigneten Bereichen der Naab.
- Umsetzung der Maßnahme bis zur Verkehrsfreigabe der Brücke.
- Festlegung der genauen Lage gemeinsam mit den zuständigen Behörden sowie mit dem Fischereiberechtigten und der Fachberatung für Fischerei.
- Zeitliche und räumliche Abstimmung der Maßnahme mit der Vermeidungsmaßnahme 9 V.
- Falls erforderlich wird nach dem Brückenabbruch im Bereich der rückgebauten Pfeiler und Blockschüttungen die Sohle unter Verwendung von anstehendem Material gewässertypisch ausgebildet.

Ziel / Begründung der Maßnahmen:

- Verbesserung des Lebensraumes für Fische in der Naab.
- Die Maßnahme dient auch der Unterstützung für weitere in der Naab vorkommenden Arten.

Die konkreten Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen näher beschrieben und dargestellt (Unterlage 9.1b, Anlage 3, Unterlage 9.3b/1, Unterlage 9.3b/2, Unterlage 9.3b/3 und Unterlage 9.4b).

(04) Verstoß gegen Verbote (einzelner Arten)

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gemäß § 15 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008, Az. 9 A 14/07, BVerwGE 131, 274, Rdnr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden werden sollen oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzu beziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, das heißt das Verbot beinhaltet eine Erheblichkeitsschwelle. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nach § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen.

Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabenbedingte Einflüsse wie zum Beispiel Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Mit dem Bauvorhaben werden Tierarten nach Anhang IV FFH-RL und Europäische Vogelarten im Sinne von Art. 1 VS-RL nachweislich oder potentiell betroffen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat der Vorhabenträger diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Tierarten und europäischen Vogelarten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet im Einzelnen beziehungsweise potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlage 9.4b) Bezug genommen, in denen die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung im Einzelnen dargestellt sind.

Bei der Beurteilung der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ergibt sich aufgrund der fachgutachterlichen Bestandsaufnahme bei den vorkommenden gemeinschaftsrechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV a) und b) der FFH-RL) folgendes Ergebnis:

(001) Pflanzenarten nach Anhang IV b FFH- Richtlinie

Nach Auswertung der Verbreitungskarten und der Daten des Bayerisches Landesamt für Umwelt sind von den Pflanzenarten des Anhangs IV FFH-Richtlinie keine Vorkommen im weiteren Gebietsumfang bekannt und zu erwarten. Eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit von Pflanzenarten nach Anhang IV FFH-Richtlinie ist daher ausgeschlossen.

(002) Tierarten des Anhangs IV a FFH-Richtlinie

- Säugetiere

Übersicht über das Vorkommen der relevanten Säugetierarten:

Art		RLD	RLB	EHZ KBR	Vorkommen im Untersuchungsraum
Fledermäuse					
Braunes Langohr	<i>Plecotus auritus</i>	3	*	FV	Nächster Nachweis südlich Nabburg am Silberbachstollen (ASK 2008)
Breitflügel-Fledermaus	<i>Eptesicus serotinus</i>	3	3	U1	Laut LfU Vorkommen im Landkreis Schwandorf
Fransenfledermaus	<i>Myotis nattereri</i>	*	*	FV	Nächster Nachweis Stollen bei Wölsendorf (ASK 2001)
Graues Langohr	<i>Plecotus austriacus</i>	1	2	U2	Nächster Nachweis südlich Nabburg am Silberbachstollen (ASK 2015)
Große Bartfledermaus	<i>Myotis brandtii</i>	*	2	U1	Nächster Nachweis Stollen bei Wölsendorf (ASK 2001)
Großer Abendsegler	<i>Nyctalus noctula</i>	V	*	U1	Jagdnachweise in Nabburg (StBA LBP 2010)

Großes Mausohr	<i>Myotis myotis</i>	*	*	U1	Nächster Nachweis südlich Nabburg am Silberbachstollen (ASK 2015)
Kleine Bartfledermaus	<i>Myotis mystacinus</i>	*	*	U1	Nächster Nachweis bei Untersteinbach (ASK 2002)
Mückenfledermaus	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	*	V	FV	Laut LfU Vorkommen im Landkreis Schwandorf
Nordfledermaus	<i>Eptesicus nilssonii</i>	3	3	U1	Nächster Nachweis Stollen bei Wölsendorf (ASK 2001)
Wasserfledermaus	<i>Myotis daubentonii</i>	*	*	FV	Nächster Nachweis Waldflächen westlich Nabburg (ASK 2000)
Zweifarbfloderm Maus	<i>Vespertilio murinus</i>	D	2	U1	Nächster Nachweis bei Untersteinbach (ASK 2002)
Zwergfledermaus	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	*	*	FV	Jagdnachweise in Nabburg (StBA LBP 2010)
Weitere Säugetiere					
Biber	<i>Castor fiber</i>	V	*	FV	Nächste Biberburg nördlich Naaburg bei Vogelinsel, im UG nur Nahrungsgast (StBA LBP 2010)
Fischotter	<i>Lutra lutra</i>	3	3	U1	Div. Nachweise südlich und nördlich an der Naab mit Nebengewässern (ASK 2014)
<p>Erläuterungen:</p> <p>RLD/RLB Rote Liste Deutschland / Rote Liste Bayern</p> <p>0 ausgestorben oder verschollen 1 vom Aussterben bedroht 2 stark gefährdet 3 gefährdet G Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt R extrem seltene Art mit geografischer Restriktion V Arten der Vorwarnliste D Daten defizitär * ungefährdet nicht bewertet (meist Neozoen)</p> <p>EHZ KBR Erhaltungszustand in der kontinentalen biogeografischen Region (bei Vögeln für Brutvorkommen)</p> <p>FV: Erhaltungszustand "günstig" U1: Erhaltungszustand "ungünstig/unzureichend" U2: Erhaltungszustand "ungünstig/schlecht" XX: Erhaltungszustand unbekannt bzw. keine Angabe</p>					

Tabelle 15 Säugetierarten d. Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Untersuchungsraum

Fledermäuse:

Im Umgriff des Vorhabens sind vor allem typische Fledermausarten des Siedlungsbereichs relevant.

Der Große Abendsegler und die Wasserfledermaus nutzen das Eingriffsgebiet nur für Durchflüge und als Jagdhabitat.

Bei den restlichen zu untersuchenden Arten handelt es sich um Fledermäuse, die bevorzugt oder zumindest regelmäßig in oder an Gebäuden Quartiere nutzen.

Insbesondere bei einer Überprüfung des ehemaligen gewerblichen Getreidespeichers, der ebenfalls abgerissen wird, wurde bei den projektspezifischen Erfassungen der einzige Nachweis für eine Quartiernutzung im Gebiet erbracht. Jedoch handelte es sich auch hier allenfalls nur um eine Zwischenquartiersnutzung (sehr geringe Menge Fledermauskot).

Bei den derzeit nicht zugänglichen Gebäuden Austraße 16 (Flur-Nr. 1167/6) und 18 (Flur-Nr. 1167/5) besteht, soweit von außen eine Beurteilung möglich ist und entsprechend der mündlichen Aussagen des Eigentümers, kein Verdacht auf Fledermausquartiere, die über eine mögliche sporadische Nutzung durch Einzeltiere hinausgeht. Da die Gebäude aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit bisher jedoch nicht hinreichend überprüft werden konnten, verbleibt eine Restunsicherheit bezüglich einer möglichen Quartiersnutzung.

An der bestehenden Naabbrücke sind weiterhin Einzelquartiere von Fledermäusen nicht vollständig auszuschließen. Unterirdische Winterquartiere in Form von geeigneten Höhlen oder Kellern können hingegen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

weitere Säugetiere

An der Naab sind generell Vorkommen des Bibers und des Fischotters bekannt. Lediglich der Biber ist dabei auch aus dem Untersuchungsgebiet belegt.

Die hohe Störungsintensität im Siedlungsbereich von Nabburg insbesondere durch die Freizeitnutzung im Umfeld der Naabbrücke dürfte auch der Grund dafür sein, dass der störungsempfindliche Fischotter bisher nicht aus dem Untersuchungsgebiet belegt ist.

Die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG bezüglich der genannten Fledermausarten lassen sich durch die Umweltbaubegleitung während der gesamten Baumaßnahme sowie die jahreszeitliche Beschränkung von Baum- und Gehölzfällungen (Vermeidungsmaßnahme 2 V - Schutz vor Lebensstätten) und die Vermeidungsmaßnahmen bei Fledermäusen in oder an Gebäuden (Vermeidungsmaßnahmen 5 V) weitgehend vermeiden.

Auf die detaillierte Behandlung der Tierarten in den festgestellten Unterlagen (Unterlage 9.1b und 9.4b) wird verwiesen.

Bei den im Gebiet vorkommenden bzw. zu erwartenden Säugetierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, werden bei der Kleinen Bartfledermaus und der Zwergfledermaus (potenziell vorkommend) artenschutzrechtliche Verbotstatbestände – Schädigungsverbot von Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 1 - 3 und 5 BNatSchG – durch das Vorhaben erfüllt.

Eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG ist erforderlich. Die Ausnahmevoraussetzung der Wahrung des Erhaltungszustands ist erfüllt.

- Reptilien

Übersicht über das Vorkommen der relevanten Reptilien:

A rt		RLD	RLB	EHZ KBR	Vorkommen im Untersuchungsraum
Mauereidechse	<i>Podarcis muralis</i>	V	1	U1	Laut LfU Vorkommen im Landkreis Schwandorf
Schlingnatter	<i>Coronella austriaca</i>	3	2	U1	Nabburg Nord zw. Sportanlage und Bahnlinie (ASK 2007); Nabburg Mitte "Am Fleischberg" und Straße Nabburg – Haindorf bei Josephikapelle (H. FLEISCHMANN 2013/16)
Zauneidechse	<i>Lacerta agilis</i>	V	3	U1	Nächster bekannter Fundort >3km entfernt bei Kurmhof (ASK 1991)
Erläuterungen: siehe vorherige Tabelle 15 (Säugetiere)					

Tabelle 16 Reptilienarten d. Anhangs IV d. FFH-Richtlinie im Untersuchungsraum

Aufgrund der gegebenen Habitat-Ausstattung sind von den Reptilienarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im weiteren Untersuchungsraum Vorkommen der Mauereidechse, der Schlingnatter und der Zauneidechse möglich; potentielle Lebensräume wurden im Zuge der projektspezifischen Erhebungen angetroffen.

Die Schlingnatter ist dabei laut Artenschutzkartierung auch im Norden Nabburgs circa 500 m vom Eingriffsgebiet entfernt und zwar zwischen einer Sportanlage und der Bahnlinie und nur circa 200 m entfernt sowie in Nabburg Mitte „Am Fleischberg“ nachgewiesen.

Von der Zaun- und Mauereidechse liegen keine Nachweise vor.

Auf die detaillierte Behandlung der Tierarten in den festgestellten Unterlagen (Unterlage 9.1b und 9.4b) wird verwiesen.

Bei dem im Untersuchungsgebiet vorkommenden oder zu erwartenden Reptilienarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch das geplante Vorhaben erfüllt. Eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatschG ist nicht erforderlich.

- Libellen

Übersicht über das Vorkommen der relevanten Libellenarten:

A rt		RLD	RLB	EHZ KBR	Vorkommen im Untersuchungsraum
Grüne Keiljungfer	<i>Ophigomphus cecilia</i>	*	V	FV	Altnachweis südlich Nabburg (ASK 1992), Keine Nachweise im Untersuchungsgebiet (FLORA+FAUNA 2016, MEIER/StBAAS 2016)

Erläuterungen: siehe Tabelle (Säugetiere)

Tabelle 17 Libellenarten d. Anhangs IV d. FFH-Richtlinie im Untersuchungsraum

An der Naab sind keine jüngeren Nachweise bekannt und im Untersuchungsgebiet wurde die Grüne Keiljungfer letztlich auch nicht nachgewiesen.

Bei der einzigen im Weiteren Umgriff zu erwartenden Libellenart, der Grünen Keiljungfer, nach Anhang IV der FFH-Richtlinie werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch das Vorhaben erfüllt. Eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

- Weichtiere - Mollusken

Übersicht über das Vorkommen der relevanten Mollusken (Weichtierarten):

Art		RLD	RLB	EHZ KBR	Vorkommen im Untersuchungsraum
Muscheln					
Bachmuschel, Gemeine Flussmuschel	<i>Unio crassus</i>	1	1	U2	Nachweise im Eingriffsbereich in der Naab (Dr. Schober GmbH 2016, ÖKON GmbH 2015)
Erläuterungen: siehe Tabelle 15 (Säugetiere)					

Tabelle 18 Weichtierarten d. Anhangs IV d. FFH-Richtlinie im Untersuchungsraum

Die Art wurde im Zuge projektspezifischer Erhebungen nachgewiesen.

Zum Abriss und zum Neubau der Brücken sind als temporäre Baubehelfe (Vorschüttungen) in die Naab erforderlich. In diesen Bereichen wurde die Bachmuschel (*Unio crassus*) nachgewiesen.

Bachmuschel (*Unio crassus*)

Das nachgewiesene Vorkommen der Bachmuschel in der Naab bei Nabburg kann als lokale Population mit einem guten Erhaltungszustand aufgefasst werden. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass diese Population nur eine Teilpopulation eines größeren Vorkommens in der Naab und deren Nebenflüsse ist und eine weitere Verbreitung auch außerhalb der untersuchten Gewässerabschnitte vorliegt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird als gut bewertet.

Durch die Vorschüttung für den Brückenabriss der bestehenden Brücke und einen südlich davon platzierten Neubau sind Lebensräume der Bachmuschel direkt durch Überschüttung mit steinig-kiesigem Material betroffen. Insgesamt handelt es sich bei den überschütteten Abschnitten nur um geringe Flächengrößen, die auch nur einen geringen Teil des nachgewiesenen Le-

bensraums betreffen. Der Eingriffsbereich dürfte allerdings bei Rückbau der Vorschüttung mittelfristig durch die Bachmuschel wieder besiedlungsfähig sein und im Bereich der rückgebauten Brückenpfeiler und Blockschüttungen erfolgt eine gewässertypische Ausbildung der Sohle unter Verwendung von anstehendem Material, so dass dieser bisher ungeeignete Abschnitt auch wieder besiedlungsfähig wird.

Das Ausmaß der Schädigung lässt sich mangels weiterer Verbreitungsdaten – siehe oben – und Angaben zur Populationsgröße jedoch kaum quantifizieren. Daher muss der Eingriff trotz der flächenmäßig geringen Beeinträchtigung und der mittelfristigen Wiederverfügbarkeit sicherlich als erheblich eingestuft werden.

Unklar ist, ob darüber hinaus auch nicht direkt betroffene, weiter entfernte Lebensstätten durch indirekte baubedingte Wirkungen geschädigt werden könnten. Zur Minimierung derartiger Beeinträchtigungen werden unter anderem geeignete Maßnahmen (Schutzmaßnahmen 3 V, 4 V, 6 V u. 7 V) gegen Schadstoff- und Sedimenteintrag während der gesamten Bauzeit eingehalten. Das anfallende Oberflächenwasser und die darin gelösten Stoffe werden nicht in die Naab oder die kleineren Fließgewässer im Baufeld eingeleitet. Außerdem wird zur Vorschüttung Material mit geringem Feinanteil zur Verringerung der vorübergehenden baubedingten Feinstoffbelastung verwendet und der Abriss und Neubau erfolgt möglichst schonend, jeglicher Eintrag von potentiellen Schadstoffen in das Gewässer (Abbruchmaterial, durch Schneidearbeiten entstehende Schlempe) wird vermieden. Ob es jedoch zum Beispiel zu veränderten Strömungs- und Sedimentationsbedingungen durch die Schüttung im Gewässer kommen wird und dadurch weiter entfernte Lebensstätten beeinträchtigt werden, kann nicht sicher ausgeschlossen werden. Allerdings sind diese Wirkungen temporär und dürften sich nur im unmittelbaren Nahbereich negativ auswirken und sich mit zunehmender Entfernung rasch sehr deutlich verringern.

Auch betriebsbedingt ist im Vergleich zur Bestandssituation mit keiner Zunahme diffuser Stoffeinträge, insbesondere Salzfrachten, in das Gewässer zu rechnen, da gegenwärtig das Straßenwasser der bestehenden Brücke als sogenannte Freifallentwässerung direkt in die Naab eingeleitet und bei der Neubaubrücke in die Ortskanalisation geleitet wird und zukünftig nur das Straßenwasser des Troges über ein Hebewerk in ein unterirdisches Absetz- und Rückhaltebecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider gedrosselt in die Naab eingeleitet wird. Insgesamt dürfte dies sogar zu einer Verringerung diffuser Stoffeinträge führen.

Zur Förderung der Bachmuschelbestände sind darüber hinaus Maßnahmen zur Aufwertung der Naab bei Nabburg als Fisch- und Muschellebensraum durch Einbringung von Kiesschüttungen und Störsteinen an geeigneten Bereichen des Flusses geplant. Die Festlegung der genauen Lage dieser Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Absammlung der Muscheln gemeinsam mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt, der Muschelkoordinationsstelle und der zuständigen

Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Schwandorf sowie mit dem Fischereiberechtigten und der Fachberatung für Fischerei und wird bis zur Verkehrsfreigabe der Brücke umgesetzt. Hierdurch sollen neue Lebensräume für die Bachmuschel geschaffen werden, sowie die Fischfauna, insbesondere die Wirtsfische der Bachmuschel, gefördert werden.

In der Gesamtschau ist allerdings trotz der zeitlich auf den Brückenbau und -abriss begrenzten Beeinträchtigungen, der geplanten konfliktvermeidenden Maßnahmen und der Tatsache, dass mittelfristig die beeinträchtigten Lebensstätten wieder besiedlungsfähig sind und durch die Maßnahmen zur Förderung der Bachmuschelbestände, eine Schädigung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht mit hinreichender Sicherheit auszuschließen, sodass der Eintritt des Verbotstatbestands anzunehmen ist.

Populationserhebliche Störungen der Bachmuschel durch baubedingte Einflüsse, die über eine Schädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten (siehe oben) hinausgehen, wie z.B. Erschütterungen, Stoffeinträge und optische Beunruhigung wären allenfalls nur indirekt in Form von Scheuchwirkungen von Wirtsfischen während der Glochidien-Abgabe vorstellbar. Der Wirkbereich dürfte dabei allerdings nur sehr gering sein und sich auf relativ kurze Zeiträume beschränken. Betriebsbedingte zusätzliche Störungen sind darüber hinaus nicht ersichtlich.

Insgesamt sind daher keine populationserheblichen Störungen der Bachmuschel zu prognostizieren. Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 Satz 1, 3 und 5 BNatSchG ist nicht erfüllt.

Grundsätzlich ist bei einer Übersättigung von Lebensräumen der Bachmuschel von einer Tötung aller anwesenden Exemplare auszugehen. Das weiträumige Absammeln der Bachmuscheln aus dem beeinträchtigten Lebensraum und Wiedereinbringen an geeigneter Stelle verringert dabei das Tötungsrisiko und ist als Vermeidungsmaßnahme vorzusehen.

Diese Vermeidungsmaßnahme selbst kann jedoch bereits eine leicht erhöhte Mortalität unter den umgesiedelten Bachmuscheln bewirken, ebenso ist es unwahrscheinlich, dass nahezu alle Muscheln, insbesondere Jungmuscheln, die noch tief im Substrat verborgen sind, bei der Umsiedlung erfasst werden.

Entsprechend ist trotz dieser Vermeidungsmaßnahme der Eintritt des Verbotstatbestands der Tötung anzunehmen.

Bei der Vermeidungsmaßnahmen 4 V für Muschelbestände werden kurz vor Beginn der Baumaßnahmen in der Naab werden im Eingriffsbereich und unterstromig bis 50 m alle Individuen der einheimischen Großmuschelarten, nicht nur die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, insbesondere der Bachmuschel (*Unio crassus*) und der Flussperlmuschel (*Margaritifera margariti-*

fera) aber auch der Malermuschel (*Unio pictorum*) abgesammelt und umgesetzt. Weitere Einzelheiten siehe Ziffer B.II.2.b)v)(2)(b)(03)(002) und dem Maßnahmenblatt der Anlage 3 der Unterlage 9.4b entnommen werden.

Das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 1 bis 3 und 5 BNatSchG ist für die Bachmuschel als erfüllt anzusehen.

In den Bereichen der Vorschüttung ist während der Herstellung ein vorübergehender Verlust von Lebensstätten der Bachmuschel absehbar ebenso ist trotz der Vermeidungsmaßnahme des Absammelns mit Individuenverlusten der Bachmuschel zu rechnen.

Das Eintreten des Schädigungs- und des Tötungsverbots ist daher anzunehmen und eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG ist erforderlich.

Insgesamt handelt es sich jedoch nur um kleinräumig und temporär wirksame Beeinträchtigungen und darüber hinaus sind die beeinträchtigten Lebensstätten mindestens im selben Umfang mittelfristig nach Beendigung der Arbeiten wieder besiedelbar, da die neue Brücke mit einem Pfeiler weniger geplant ist als die alte abzubrechende. Dauerhafte, betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens auf die Bachmuschelpopulation in der Naab bei Nabburg sind dabei nicht anzunehmen. Auch wirken sich die Maßnahmen zur Aufwertung der Naab bei Nabburg als Fisch- und Muschellebensraum (siehe Konfliktvermeidende Maßnahmen 9 V und 10 V) mit Sicherheit langfristig stabilisierend auf den Erhaltungszustand der lokalen Bachmuschelpopulation aus.

Hieraus ergibt sich, dass das Vorhaben zu keiner nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustands der Population führen wird und die Verbesserung des Erhaltungszustands der Bachmuschel nicht behindert wird. Auch sind zusätzliche Kompensationsmaßnahmen zur Wahrung des Erhaltungszustands (sog. FCS-Maßnahmen), sofern sie für die Art überhaupt möglich sind, nicht notwendig, da der Lebensraum nach dem vorübergehenden Eingriff wiederhergestellt wird und Maßnahmen zur Aufwertung der Naab bei Nabburg als Fisch- und Muschellebensraum durchgeführt werden.

Die Ausnahmevoraussetzung der Wahrung des Erhaltungszustands ist entsprechend erfüllt.

Die Gewährung einer Ausnahme führt somit zu:

- keiner nachhaltigen Verschlechterung des derzeit guten Erhaltungszustands der lokalen Populationen.
- keiner, im Endergebnis weiteren Verschlechterung des jetzigen ungünstig-schlechten Erhaltungszustands der Population auf biogeographischer Ebene.
- keiner Behinderung der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands.

Die Voraussetzungen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes als fachliche Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie liegen vor.

Bei der einzigen im Gebiet vorkommenden bzw. zu erwartenden Weichtierart nach Anhang IV FFH-Richtlinie, der Bachmuschel, werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch das Vorhaben erfüllt. Eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG ist erforderlich. Die Ausnahmevoraussetzung der Wahrung des Erhaltungszustands ist erfüllt.

Auf die detaillierte Behandlung der Tierarten in den festgestellten Unterlagen (Unterlage 9.1b und 9.4b) wird verwiesen.

(003) Europäische Vogelarten nach Art. 1 VS-RL

Im Wirkraum des Vorhabens sind zahlreiche Vogelarten nachgewiesen oder wenigstens potentiell zu erwarten. Es ergeben sich abzüglich der sogenannten „Allerweltsarten“ 34 Vogelarten, die als prüfrelevant einzustufen sind. Zusätzlich werden 2 „Allerweltsarten“ berücksichtigt, die nach den neuesten Roten Listen Bayerns und Deutschlands in einer Gefährdungskategorie geführt werden.

Die prüfungsrelevanten Vogelarten sind Beutelmeise, der Bluthänflich, die Dohle, die Domgrasmücke, der Eisvogel, der Feldsperling, der Flussläufer, der Gänsesäger, der Gartenrotschwanz, der Gelbspötter, die Goldammer, die Graugans, der Graureiher, der Grünspecht, der Haussperling, der Höckerschwan, die Kanadagans, die Klappergrasmücke, der Kolkrabe, der Kormoran, die Krickente, der Kuckuck, die Lachmöwe, der Mauersegler, die Mehlschwalbe, die Nachtigall, die Rauchschnalbe, die Schnatterente, der Sperber, der Star, der Stieglitz, das Teichhuhn, der Teichrohrsänger, der Turmfalke, der Waldkauz, die Wasseramsel und der Weißstorch.

Insgesamt ist festzuhalten, dass bei den im Gebiet vorkommenden beziehungsweise zu erwartenden europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch das Vorhaben erfüllt werden. Eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Auf die detaillierte Behandlung der Vogelarten in den festgestellten Planunterlagen (Unterlage 9.4b) wird verwiesen.

(004) Ergebnis

Trotz der Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen können für die potenziell vorkommende Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*) und die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) ein Schädigungsverbot von Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 1 - 3 und 5 BNatSchG angenommen werden.

Auch bei Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme 4 V für die Bachmuschel (*Unio crassus*) ist das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 1 bis 3 und 5 BNatSchG als erfüllt anzusehen.

Die Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt. Über die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher zu entscheiden.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und sich mit dem Ergebnis einverstanden erklärt. Auf die fachlichen Angaben zum Artenschutzbeitrag (ASB) (Unterlage 9.4b) wird verwiesen.

(05) Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen

Wie in den vorstehenden Ausführungen dargelegt, erfüllt das gegenständliche Vorhaben bezüglich der Bachmuschel die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG und für die Kleine Bartfledermaus und die Zwergfledermaus Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 1 - 3 und 5 BNatSchG. Auf Grund dessen sind Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig.

Nach § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG können die zuständigen Behörden im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen. Darüber hinaus erfordert eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Außerdem darf Art. 16 FFH-RL der Zulassung nicht entgegenstehen. Hängt die artenschutzrechtliche Zulässigkeit eines Vorhabens von Ausnahmen für mehrere Beeinträchtigungen ab, die dieselbe Art betreffen, so sind die Ausnahmevoraussetzungen in einer Gesamtschau der artenschutzwidrigen Beeinträchtigungen zu prüfen, weil sich nur so das für den Ausnahmegrund zu berücksichtigende Gewicht der Beeinträchtigungen und deren Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen sachgerecht erfassen lassen (BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, Az. 9 A 12.10, DVBl 2012, S. 34).

Auch bei einer solchen Gesamtbetrachtung liegen die Ausnahmevoraussetzungen hier vor; die Ausnahmen werden deshalb in Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens mit diesem Beschluss zugelassen.

Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG) gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (BVerwG, Urteil vom 27.

Januar 2000, Az. 4 C 2.99, NVwZ 2000, S. 1171). Zeichnen sich die für das Vorhaben sprechenden Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075/04, DVBl 2006, S. 1373). Dabei muss das öffentliche Interesse, das mit dem Vorhaben verfolgt wird, im einzelnen Fall gewichtiger („überwiegend“) sein als die im konkreten Fall betroffenen Belange des Artenschutzes. Das ist vorliegend der Fall.

Zum einen sind die verbotstatbestandlichen Handlungen nur von vergleichsweise geringem Gewicht. Von Verletzungen oder Tötungen im Rahmen des räumlich begrenzten Baubetriebs sind unter Berücksichtigung der plangegenständlichen konfliktvermeidenden und in vorstehender Ziffern B.II.2.b)v)(2)(b)(03)(002) und in der Unterlage 9.1b Anhang 3 (Maßnahmenblätter) näher beschriebenen Maßnahmen im Hinblick auf die überschaubare Größe und Struktur der betroffenen Lebensräume nur sehr wenige Einzelindividuen betroffen. Zum anderen besteht gemessen an den Zielsetzungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes ein Bedarf, der die Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg im Zuge der Staatstraße 2040 notwendig macht (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, DVBl 2006, S. 1373). Nach Art. 9 Abs. 1 S. 2 BayStrWG haben die Träger der Straßenbaulast die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.

Wie bereits in Teil B, Abschnitt I, Ziffer B.I.1 dieses Beschlusses ausgeführt, betragen die Schließzeiten des beschränkten Bahnüberganges der stark belasteten Bahnlinie und der weit überdurchschnittlich belasteten Staatstraße im Mittel an Werktagen in Summe 4 Stunden und 48 Minuten und an Sonn- und Feiertagen im Mittel 3 Stunden und 40 Minuten pro Tag. Durch die immer bevorrechtigte Bahnstrecke führt in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer der Straße und regelmäßig bis zu Staulängen von weit über 400 m. Während dieser Zeit kommt der Straßenverkehr auf den Zulaufstrecken zum Bahnübergang zum Erliegen. Bei einer erneuten Schrankenschließung während der Phase der Stauauflösung erstreckt sich der überlagernden beziehungsweise neu bildende Stau bisweilen bis zur Autobahnanschlussstelle Nabburg der A 93.

Infolge der niveaugleich kreuzenden Verkehrswege weist der Bahnübergang ein erhebliches Gefahrenpotential auf. Derzeit besteht die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer durch den Rückstau auf der hochfrequentierten Staatstraße 2040, infolge ab- oder einbiegender Fahrzeuge auf der Ortsdurchfahrt – „Georgenstraße“ – bzw. stehender und somit blockierender Verkehre (zum

Beispiel Lieferverkehr zu Gewerbetrieben im Bereich der „Alter Brückenweg“, „Georgen-“ und „Austraße“) bei geöffneter Schranke auf dem Bahnübergang zum Stehen kommen. Dadurch wird die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie die Leichtigkeit des Verkehrs erheblich beeinträchtigt.

Zudem hat die parallel zur Naab verlaufende Bahnlinie eine erhebliche Trennwirkung. Durch die mittelfristig zu erwartende Verkehrssteigerung auf der Bahnlinie mit ihrer generellen Bevorzugung, wird die Trennwirkung noch erheblich verstärkt werden.

Auch unter europarechtlichen Gesichtspunkten, die die Berücksichtigung der Schutzziele der FFH-RL mit einbeziehen, entspricht die verfahrensgegenständliche Planung damit dem Postulat eines vernünftigen und von Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handelns.

Zur Erreichung des Planungsziels gibt es auch keine zumutbare Alternative (§ 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG), die zu einer geringeren Betroffenheit der Bachmuschel, der Kleinen Bartfledermaus und der Zwergfledermaus führen würde. Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat dabei keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabenträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung außerdem Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich gegebenenfalls auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 1075/04, DVBl 2006, S. 1373; BVerwG; Urteil vom 9. Juli 2008, Az. 9 A 14/07, NVwZ 2009, S. 302).

Auf die Ausführungen zu möglichen Planungsvarianten wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii) dieses Beschlusses verwiesen. Keine dieser Varianten wäre gegenüber der festgestellten Planung aus artenschutzrechtlicher Sicht vorzugswürdig bei Erreichen des Planungsziels.

Daneben darf sich der Erhaltungszustand der Populationen einer betroffenen Art in Folge des Vorhabens nicht verschlechtern. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich die Größe oder das Verbreitungsgebiet der betroffenen Population verringert, wenn die Größe oder Qualität ihres Habitats deutlich abnimmt oder wenn sich ihre Zukunftsaussichten deutlich verschlechtern. Bei häufigen und weit verbreiteten Arten führen kleinräumige Beeinträchtigungen einzelner Individuen beziehungsweise lokaler Populationen im Sinne eines gut abgrenzbaren Vorkommens im Regelfall nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes auf biogeographischer Ebene. Bei seltenen Arten können dagegen bereits Beeinträchtigungen lokaler Populationen oder gar einzelner Individuen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der biogeographischen Region auf Landesebene

führen. In diesem Fall kommt die Zulassung einer Ausnahme in der Regel nicht in Betracht (vgl. EU-Kommission (2007): Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten der FFH-Richtlinie, Kap. III.2.3.b), Nr. 51), und zwar auch dann nicht, wenn der Erhaltungszustand in der biogeographischen Region aktuell günstig ist.

Vorübergehende Verschlechterungen, wie beispielsweise das vorübergehende Verschwinden einer Art aus einem Vorhabensgebiet während der Bautätigkeiten, sind hinnehmbar, wenn mit großer Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass die Population sich kurzfristig wieder erholen und dann die gleiche Größe wie vor der Zulassung der Ausnahme haben wird.

Wie sich aus den festgestellten Planunterlagen (Unterlage 9.4b) ergibt ist bezogen auf die Populationen der Kleinen Bartfledermaus und der Zwergfledermaus, sowohl auf der biogeographischen Ebene als auch bei der lokalen Population mit keiner nachhaltigen Verschlechterung des derzeit günstigen Erhaltungszustands zu rechnen.

Bezüglich der Bachmuschel kommt es zu keiner nachhaltigen Verschlechterung des derzeit guten Erhaltungszustands der lokalen Populationen und zu keiner im Ergebnis weiteren Verschlechterung des jetzigen ungünstig-schlechten Erhaltungszustands der Population auf biogeographischer Ebene. Bezüglich der Bachmuschel ist zudem mit keiner Behinderung der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands zu rechnen.

Aufgrund des räumlich beschränkten Bauvorhabens sind vorhabensbedingte Beeinträchtigungen in den überörtlichen Artverbreitungsgebieten auszuschließen.

Weitergehende Anforderungen i.S.d. § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG enthält Art. 16 Abs. 1 FFH-RL für FFH-Anhang-IV-Arten. Er verlangt ausdrücklich, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahme ohne Beeinträchtigungen in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Damit ist in Fällen, in denen der Erhaltungszustand auf biogeographischer Ebene auch ohne die beeinträchtigende Maßnahme bereits ungünstig ist, die Zulassung von Ausnahmen grundsätzlich auch dann unzulässig, wenn keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes eintritt.

Eine Ausnahmeregelung darf nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ausnahmsweise nur dann erteilt werden, wenn sachgemäß nachgewiesen wird, dass die Ausnahme den ungünstigen Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtert und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern wird (EuGH, Urteil vom 14. Juni 2007, Az. C-342/05, NuR 2007, S. 477; BVerwG, Beschluss vom 17. April 2010, Az. 9 B 5.10, DVBl 2010, S. 826). Nach Art. 1 lit. i der FFH-Richtlinie kann der Erhaltungszustand einer Art als „günstig“ bezeichnet werden, wenn eine Art auf Grund ihrer Populationsdynamik ein lebensfähiges Element ihres natürlichen Lebensraumes bildet und langfristig weiterhin bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet weder abnimmt noch in absehbarer Zukunft

vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum das langfristige Überleben der Populationen sicherstellt. Diese Anforderungen des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL sind hier nicht gegeben. Eine Verschlechterung des gegebenen Erhaltungszustandes der lokalen Population der Kleinen Bartfledermaus, der Zwergfledermaus wie auch der Bachmuschel, die derzeit zudem als gut eingeschätzt werden, ist durch das Vorhaben nicht zu erwarten, da lediglich eine Tötung von Einzelindividuen im Rahmen des Bauablaufs nicht auszuschließen ist. Auf Grund dessen steht auch nicht zu befürchten, dass sich der Erhaltungszustand der Population in ihrem Verbreitungsgebiet weiter verschlechtert noch das Vorhaben der Wiederherstellung eines günstigeren Erhaltungszustandes im Wege steht. Bezüglich der Bachmuschel bleibt festzuhalten, dass der günstige Erhaltungszustand der Population nicht weiter verschlechtert wird und nach Abschluss der Bauarbeiten die Naab wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt wird, so dass einer Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Bachmuschelpopulation keine Hindernisse entgegenstehen.

Eine Gewährung der – von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) umfassten – artenschutzrechtlichen Ausnahme entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung.

Die Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg ist dringend erforderlich, da ein milderes Mittel, das heißt eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, nicht zur Verfügung steht. Die für die Ausnahme sprechenden Belange wiegen im Ergebnis jedenfalls schwerer als die dagegensprechenden Gründe.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Naturschutzrechts beziehungsweise deren nationaler Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

Die Regierung der Oberpfalz, Höhere Naturschutzbehörde, hat die naturschutzfachlichen Unterlagen (Planunterlagen vom 22. Oktober 2010 mit Änderungen (2 Tekturen) aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens) überprüft. Entsprechend der Stellungnahmen vom 20. Januar 2011 (Antrag), kann das Vorhaben von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde mitgetragen werden. Wie die Höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 28. Februar 2017 (1. Tektur) und 10. Juni 2021 (2. Tektur) mitteilt, besteht mit den beabsichtigten Änderungen Einverständnis.

(3) Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

(a) Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in

Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27. September 1990, Az. 4 C 44/87, BVerwGE 85, S. 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18. März 2009, Az. 9 A 40/07, NVwZ 2010, S. 66).

(b) Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen, also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), stellt striktes Recht dar (BVerwG, Beschluss vom 30. Oktober 1992, Az. 4 A 4/92, NVwZ 1993, S. 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der

Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen verschiedenen und vorstehend in Ziffer B.II.2.b)v)(2)(b)(03) kurz zusammengefassten Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft (Unterlage 9.1b, Kapitel 3) verwiesen.

(c) Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die festgestellte Planung Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Bezugsraum 1 Siedlungsgebiete in Nabburg zw. Regensburger Straße und Bahnweg
 - Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von artenreichem Extensivgrünland
 - Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von Gebüsch / Hecken stickstoffreicher, ruderaler Standorte und Einzelbäumen / Baumreihen
 - Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von mäßig extensiv bis extensiv genutztem Grünland, brachgefallen
 - Versiegelung und Überbauung innerhalb von Dorf-, Kleinsiedlungs- und Wohngebieten sowie Misch- und Kerngebieten
 - Entsiegelung bisher versiegelter Flächen
- Bezugsraum 2, Bahn- und Gewerbeflächen in Nabburg
 - Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von natürlichen und naturnahen vegetationsfreien/-armen Kies- und Schotterflächen
 - Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von mesophilen Gebüsch / Hecken, Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten und Einzelbäumen / Baumreihen

- Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von stark verbuschten Grünlandbrachen und initialen Gebüschstadien, mäßig extensiv genutztem, artenarmen Grünland und mäßig extensiv bis extensiv genutztem Grünland, brachgefallen
- Versiegelung und Überbauung innerhalb von Industrie- und Gewerbegebieten
- Entsiegelung bisher versiegelter Flächen
- Bezugsraum 3, Naab mit Ufern
 - Durch die Vorschüttungen für den Brückenbau und den Abriss der bestehenden Brücke vorübergehende Inanspruchnahmen in der Naab
 - Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von uferbegleitenden Weichholzauenwäldern
 - Kleinflächige Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von Grünland und Gehölzgruppen
 - Inanspruchnahme von nach § 30 BNatSchG geschützten Beständen sowie von Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG
 - Teilweise Inanspruchnahme von Lebensräumen der Bayerischen Biotopkartierung
 - Neubeeinträchtigung von naturnahen Beständen bei gleichzeitiger Entlastung bislang in der Wirkzone der Straße liegender naturnaher Bestände
 - Entsiegelung bisher versiegelter Flächen
 - Bauzeitliche Beeinträchtigung von Lebensräumen der Artengruppen Vögel, Muscheln, Fische und weiterer aquatischer Organismen
 - Bauzeitliche Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen in der Naab sowie entlang der Ufer
 - Gefährdung von Oberflächengewässern durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Restrisiko des Eintrags von Schwemm- und Feinmaterial während der Bauzeit sowie des Schadstoffeintrags bei Unfällen, verkehrsbedingte Emissionen, Einleitung von Straßenwasser)
 - Teilweise Entfernung des landschafts- und ortsbildprägenden Gehölzbestandes an den Ufern der Naab im Bereich der Bauflächen für den Brückenneubau

- Bezugsraum 4, Siedlungsgebiete in Nabburg-Venedig
 - Teilweise Entfernung des landschafts- und ortsbildprägenden Gehölzbestandes an den Ufern der Naab im Bereich der Bauflächen für den Brückenneubau
 - Kleinflächige Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von Grünland und Gebüsch
 - Kleinflächige Versiegelung und Überbauung innerhalb von Dorf-, Kleinsiedlungs- und Wohngebieten, Misch- und Kerngebieten sowie Industrie- und Gewerbegebieten Kleinflächige Entsiegelung bisher versiegelter Flächen

Wegen der näheren Einzelheiten zu den vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlage 9.1b, Anlage 1 sowie 9.2b/1 und 9.2b/2) verwiesen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 9.2b/1 u. /2).

Zweifel daran, dass der Vorhabenträger hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem er repräsentative Tier- und Pflanzenarten beziehungsweise Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat, bestehen nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Januar 2004, NVwZ 2004, S. 732, 737), zumal auch die höhere Naturschutzbehörde in dieser Hinsicht keine Bedenken geäußert hat.

(d) Kompensationsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 30. Oktober 1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, S. 565 und Urteil vom 1. September 1997, Az. 4 A 36/96, NuR 1998, S. 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Die Bayerische Kompensationsverordnung konkretisiert die bundesgesetzliche Regelung. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurde entsprechend dieser Bayerischen Kompensationsverordnung vom 7. August 2013, unter Beachtung der hierzu ergangenen Vollzugshinweise für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur Bayerischen Kompensationsverordnung.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wurde rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der Bayerischen Kompensationsverordnung ermittelt. Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wurde auf der Grundlage vorliegender faunistischer Erhebungen verbal argumentativ bestimmt. Insoweit wird auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlage 9.1b, Anlage 2) verwiesen. Dort sind neben den flächenbezogen bewertbaren Merkmalen und Ausprägungen auch die nicht flächenbezogen bewertbaren aufgelistet; letztere sind daran erkennbar, dass in der Spalte „Bewertung in Wertepunkten“ keine Wertpunkte, sondern anderweitige oder keine Angaben enthalten sind.

Die maßgeblichen Eingriffstypen (Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung) werden in den festgestellten Planunterlagen tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt (Unterlage 9.1b, Anlage 1 und 2). Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 62.945 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume (Unterlage 9.1b, Anlage 1 und 2). Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden mit 64.230 Wertpunkten bewertet (Unterlage 9.1b, Anlage 2).

Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume wurde bei Festlegung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen in der Planung entsprechend berücksichtigt. Er wird mit den in den genehmigten Planunterlagen enthaltenen landschaftspflegerischen Maßnahmen

vollständig abgedeckt (Unterlage 9.1b, Anlage 3 und Unterlage 9.3b/1 u. 9.3/2). Darauf hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass der in § 7 Abs. 3 BayKompV genannte Regelfall gegeben ist, dass die Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt werden. Dies ergibt sich hinreichend klar aus den festgestellten Planunterlagen (Unterlage 9.1b, Anlage 2 und 3 sowie Unterlage 9.3b/1 u. 9.3/2). Eine rechnerische Kompensation im Sinne der Bayerischen Kompensationsverordnung ist daher vorliegend gegeben.

Das Kompensationskonzept wurde von der Höheren Naturschutzbehörde geprüft und als im Grundsatz angemessen, sinnvoll und sachgerecht beurteilt.

Dieser Beschluss beinhaltet in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 konkretisierende Nebenbestimmungen.

Insbesondere hat der Vorhabenträger, um eine rasche Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen zu gewährleisten, die einzige erforderliche Kompensationsfläche 15 A bis spätestens zur Verkehrsfreigabe umzusetzen (vgl. Ziffer A.III.5).

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlage 9.1b Anlage 3, Maßnahmenblatt 15 A) sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- 15 A: *Feuchtkomplex bei Zangenstein*
 - Entwicklung der vorhandenen Feuchtgrünländer und Säume durch extensive Pflege.
 - Kleinflächig Ansaat von speziell zusammengestellten Samenmischungen zur Optimierung von Feucht- und Nasswiesen.
 - Verwendung von Saatgutmischungen aus der Herkunftsregion "Ostbayerisches Grundgebirge".

Insgesamt ist festzuhalten, dass nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen werden.

(e) *Gestaltungsmaßnahmen*

Daneben sind noch folgende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- 20 G: Maßnahmenkomplex: Neugestaltung der Straßenbegleitflächen mit den Maßnahmen:
 - 20.1 G: Pflanzung von Einzelbäumen und Ansaat auf straßenbegleitenden Flächen und angrenzenden Flächen.

- 20.2 G: Pflanzung von Bodendeckern und Kleingehölzen sowie eines Einzelbaums beziehungsweise eines markanten Einzelgehölzes im Kreisverkehr.
- 20.3 G: Pflanzung eines uferbegleitenden Gehölzsaumes.
- 20.4 G: Ansaat von uferbegleitenden Gras- und Krautfluren.

Die vorstehend kurz aufgeführten Gestaltungsmaßnahmen dienen vorrangig zur Einbindung des Bauwerks in die Landschaft und zur Neugestaltung des Landschaftsbildes. Sie gehen jedoch nicht in die Ausgleichsbilanz mit ein.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlage 9.1b Anlage 3 sowie Unterlage 9.3b/1 u. 9.3b/2) verwiesen.

Auf agrarstrukturelle Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG wurde bei der Auswahl der Grundstücke Rücksicht genommen, insbesondere wurde eine Fläche gewählt, die aufgrund ihrer Eignung für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen geeignet ist.

Die geplante Kompensationsmaßnahme für das Vorhaben wird zusammen mit weiteren Ausgleichsmaßnahmen anderer Projekte im Zuge einer "Sammelkompensationsfläche" realisiert. Damit wird erreicht, dass zusammenhängende Flächeneinheiten geschaffen werden. Die Auswahl der Fläche erfolgte dabei auch aufgrund ihrer Eignung (Zustand, Lage und natürliche Entwicklungsmöglichkeit) für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen. Die Maßnahme liegt innerhalb der Hochwassergefahrenfläche der Murach und ist seit 2008 im Ökoflächenkataster enthalten. Dies entspricht der Gebietskulisse, welche entsprechend § 9 BayKompV für die Auswahl von Ausgleichsflächen vorrangig zu prüfen ist.

Die Flurstücke der Sammelkompensationsfläche wurden von der staatlichen Bauverwaltung bereits 1994 erworben. Die Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen erfolgt im Zuge einer Bewirtschaftung durch einen beauftragten Landwirt entsprechend der naturschutzfachlichen Zielsetzungen, womit diese als PIK-Maßnahmen entsprechend Anlage 4 zur BayKompV einzustufen sind. Daher ist eine weitergehende Betrachtung im Sinne der "Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)" nicht zielführend.

(f) Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen

Die genannten Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung sind in erster Linie für die Bestimmung des notwendigen Umfangs von Kompensationsmaßnahmen maßgeblich. Deren Qualität, das heißt ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A.III.5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich geeignet, die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft funktional zu kompensieren, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Die vorgesehenen Maßnahmen stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff und tragen dazu bei, die durch das Straßenbauvorhaben verursachten und vorstehend näher beschriebenen Beeinträchtigungen der Funktionen des Naturhaushalts nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG auszugleichen.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Auflagen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

(g) Abwägung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der vom Vorhabenträger geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung der festgelegten Auflagen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass das Straßenbauvorhaben vor allem bauzeitbedingt einen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen das geplante Vorhaben zukommt.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Ziffer A.III.5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen beziehungsweise ersetzt werden können.

vi) Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

(1) Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG werden grundsätzlich auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, wie beispiels-

weise für den Ausbau von Gewässern, den Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Auflagen in Ziffer A.IV.5 dieses Beschlusses, mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

(a) Anlagengenehmigung, § 36 WHG, Art. 20 BayWG

Nach § 36 WHG in Verbindung mit Art. 20 Abs. 1 BayWG sind Anlagen, die weniger als 60 m von der Uferlinie eines Gewässers der ersten oder zweiten Ordnung entfernt liegen und die nicht der Benutzung, der Unterhaltung oder dem Ausbau dienen, genehmigungspflichtig. Gem. Art. 20 Abs. 2 BayWG können die Regierungen durch Rechtsverordnung die Genehmigungspflicht auch für Anlagen an Gewässern dritter Ordnung begründen.

Im Zuge der Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg wird die Staatsstraße 2040 verlegt. Die bestehende Staatsstraße wie die verlegte Staatsstraße führen über die Naab, ein Gewässer erster Ordnung. Im Zuge des Vorhabens wird die vorhandene 4-Feldbrücke über die Naab durch eine 3-Feldbrücke an neuer Stelle ersetzt. Künftig steht ein Pfeiler weniger im Gewässer. Sowohl die bestehende, als auch die geplante neue Brücke über die Naab liegen im sechzig Meter-Bereich der "Naab". Nach § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG sind Anlagen, die weniger als 60 Meter von der Uferlinie eines Gewässers I. Ordnung entfernt liegen, genehmigungspflichtig.

Damit ist nicht nur für die Erstellung der neuen Brücke – Bauwerk BW 0-2 – eine Anlagengenehmigung nach § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG erforderlich, sondern auch für den Abbruch (Stilllegung). Die Genehmigung darf nur versagt, an Bedingungen und Auflagen geknüpft oder widerrufen werden, soweit das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Verhinderung schädlicher Gewässerveränderungen oder Erschwerung der Gewässerunterhaltung, es erfordern. Bei der Entscheidung ist auch das öffentliche Interesse an der Errichtung oder am Fortbestand der Anlagen zu berücksichtigen (§ 36 WHG, Art. 20 Abs. 4, 2 BayWG). Sofern die einschlägigen Auflagen beachtet werden, liegen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Anlagengenehmigung sowohl für die abzubrechende Brücke (BwVz.-Nr. 2.05) wie auch für neu zu bauende Brücke (BW 03) vor. Die Genehmigung wird daher unter Beachtung der wasserfachlichen Gesichtspunkte und unter Festsetzung der erforderlichen wasserwirtschaftlichen Auflagen (vgl. Ziffer A.IV.5 dieses Beschlusses) erteilt.

Die Verlegung der Staatsstraße 2040 befindet sich zudem im 60 m-Bereich des Sterzenbachs, Pfandlbachs und des Aschbachs. Dabei handelt es sich um Gewässer III. Ordnung. Die Regie-

derung der Oberpfalz hat durch Rechtsverordnung vom 11. April 1990 über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern III. Ordnung im Regierungsbezirk Oberpfalz nach Art. 2 Abs. 1 BayWG in Verbindung mit der Verordnung über die Gewässer zweiter Ordnung (GewZweiV) die Genehmigungspflicht auch für Anlagen im 60 m-Bereich an bestimmten Gewässern dritter Ordnung eingeführt. Da die betroffenen Gewässer in der oben genannten Rechtsverordnung nicht genannt sind, ist eine Anlagengenehmigung nach § 36 WHG in Verbindung mit Art. 20 Abs. 1 BayWG bereits aus diesem Grund nicht erforderlich.

(b) Gewässerausbau, §§ 68, 67 Abs. 2 WHG

Nach § 68 Abs. 1 WHG bedarf ein Vorhaben des Gewässerausbaus der (wasser)rechtlichen Planfeststellung. Gewässerausbau ist nach § 67 Abs. 2 S. 1 WHG die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer.

Einem Gewässerausbau stehen gemäß § 67 Abs. 2 S. 3 WHG Deich- und Dammbauten, die den Hochwasserabfluss beeinflussen, gleich.

Ausbau und Umgestaltung des Sterzenbaches

Der Sterzenbach fließt von Nordwesten der Naab zu und mündet am westlichen Naabufer circa 40 m unterhalb der bestehenden Naabbrücke in die Naab. Der Bach ist im Siedlungsbereich von Nabburg nahezu vollständig verrohrt.

Zwischen der Bahnlinie und dem Turnhallenweg findet sich ein kurzer, offener Abschnitt des Sterzenbaches mit circa 2,90 m Sohllänge in einer Grünlandparzelle (bei Bau-km 0+915 links der geplanten Staatsstraße 2040). Die Sohle und das Ufer sind durch Beton befestigt. Zwischen dem offenen Abschnitt und der Mündung in die Naab ist der Sterzenbach (bei Bau-km 0+915 links der geplanten St 2040) unter dem Turnhallenweg auf einer Länge von insgesamt ca. 22,50 m verrohrt (DN 1400).

Die Planung sieht folgende Maßnahmen des Gewässerausbaus im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG im Verlauf des Sterzenbaches vor:

- Der Sterzenbach wird auf circa 15,30 m Länge unterhalb des Turnhallenweges von einer Verrohrung (DN 1400 - lichter Rohrdurchmesser 1,40 m) befreit und naturnah gestaltet (bei Bau-km 0+915 links der geplanten St 2040).
- Verlängerung der Verrohrung des Sterzenbaches (DN 1800 - lichter Rohrdurchmesser 1,80 m) auf einer Länge von circa 2,90 m im Anschluss an die bestehende Sterzenbachverrohrung unterhalb der Bahnlinie (bei Bau-km 0+915 links der geplanten St 2040).

Im Rahmen der Verlegung der Naabbrücke der Staatsstraße 2040 plant der Vorhabenträger den Bahnübergang aufzulassen. Weiterhin werden die Fuß- und Radwege neu geordnet. Für Fußgänger wird auf Höhe des bisherigen Bahnübergangs eine Unterführung gebaut. Die Rampen der östlichen Zufahrt verlaufen im Bereich des derzeitigen Turnhallenweges. Ziel ist es hierbei, den Fußweg kreuzungsfrei an die Staatsstraße 2040 anzubinden.

Zwischen den Rampen des Fußweges wird die Verrohrung auf einer Länge von circa 15,30 m entfernt. Die neue offene Fließstrecke sowie die angrenzenden Grünflächen werden naturnah gestaltet. Im Fall eines Hochwassers können die Grünflächen überflutet werden und dienen als konstruktiver Retentionsraum. Der Bachlauf und die Mündung in die Naab werden nur soweit erforderlich mit Wasserbausteinen gefasst.

Die direkt östlich neben der Bahnlinie verlaufende Rampe des Fußweges überbaut den Bereich des vorgenannten kurzen offenen Abschnitts des Sterzenbachs. Daher wird die bestehende Verrohrung (DN 1800) um insgesamt 6,80 m verlängert. Dabei wird eine offene Sohlänge von circa 2,90 m im Anschluss an die bestehende Verrohrung unterhalb der Bahnlinie mitverrohrt und anschließend die bestehende Verrohrung unterhalb des Turnhallenweges auf einer Länge von circa 3,90 m durch einen größeren Durchmesser DN 1800 ersetzt.

Im Uferbereich der Naab ist der Sterzenbach unterhalb des derzeitigen Turnhallenweges derzeit bereits verrohrt (DN 1400). Diese Verrohrung wird im Bereich der östlichen Rampe des Fuß- und Radweges entfernt und durch einen Rechteckdurchlass (lichte Weite 1,95 m, lichte Höhe 1,60 m) ersetzt.

Zwischen der beschriebenen (Verlängerungs-)Verrohrungsstrecke und dem Rechteckdurchlass wird die bestehende Verrohrung entfernt und ein offener Bachlauf geschaffen. Im Umfeld der Verrohrung erfolgen Gehölzfällungen, diese stehen jedoch im Zusammenhang mit den Straßenbaumaßnahmen und nicht mit den Gewässerausbauten.

Diese Anpassungen stellen einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG dar, da eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers vorliegt, der gemäß § 68 WHG einer Genehmigung bedarf. Die Voraussetzungen nach § 68 Abs. 3 WHG sind erfüllt.

Das Vorhaben führt zu keiner Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung des Hochwasserrisikos oder zu einer Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, und andere Anforderungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften.

Der nach § 68 Abs. 1 WHG planfeststellungspflichtige Gewässerausbau infolge der oben dargestellten (Gewässerausbau-)Maßnahmen ist genehmigungsfähig, da die wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen der §§ 67 Abs. 1, 68 Abs. 3 WHG erfüllt werden. Durch die in diesem

Beschluss unter festgesetzten Auflagen (Ziffer A.IV.5) wird sichergestellt, dass die wasserwirtschaftlichen Anforderungen eingehalten werden.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Weiden hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen.

(c) Überschwemmungsgebiete

Entlang der Naab besteht in den Kommunen Stadt Nabburg, Gemeinde Stulln und Gemeinde Schwarzach bei Nabburg ein Überschwemmungsgebiet. Dieses wurde ermittelt und im Amtsblatt Nr. 14 des Landkreises Schwandorf vom 8. August 2011 bekanntgemacht. Mit dieser Bekanntmachung gelten die als Überschwemmungsgebiet dargestellten Flächen als vorläufig gesicherte Gebiete (Art. 47 Abs. 2 S. 1 BayWG; vgl. auch § 76 Abs. 3 WHG).

Die Naab ist ein Gewässer erster Ordnung (Art. 2 Abs. 1 BayWG, Anlage 1 lfd.-Nr. 29), das gequert wird. Ein Teil der entstehenden Straßendämme und die Pfeiler der Brücke über die Naab (BW 02) liegen im vorläufig festgesetzten Überschwemmungsgebiet, welches somit unmittelbar betroffen ist.

Nach § 78 Abs. 8 WHG gelten § 78 Abs. 1 - 3 WHG, also die Regelungen für festgesetzte Überschwemmungsgebiete, für ermittelte, in Kartenform dargestellte und vorläufig gesicherte Gebiete.

Der materielle Maßstab ist daher vorliegend § 78 Abs. 7 WHG, da die §§ 29 - 37 BauGB aufgrund von § 38 BauGB nicht anwendbar sind und § 78 Abs. 4 WHG somit nicht einschlägig ist. Diese Vorschrift gibt vor, dass unter ihren Anwendungsbereich fallende Anlagen der Verkehrsinfrastruktur nur hochwasserangepasst errichtet werden dürfen. Dies wird durch die unter Ziffer A.IV.5 dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen sichergestellt.

Grundsätzlich ist die geplante Brücke und der Damm nicht geeignet im Abflussbereich den Hochwasserabfluss nachteilig zu verändern oder durch Rückstau den Wasserstand nachteilig zu erhöhen. Eine nachteilige Veränderung ist schon gegeben, wenn sie sich auf die Nachbargrundstücke nachteilig auswirkt und nicht erst dann, wenn sich die Verhältnisse im gesamten Hochwasserbereich insgesamt verschlechtern. Dies wird dann der Fall sein, wenn dort

- die Hochwasserrückhaltung nicht nur unwesentlich beeinträchtigt wird und der Verlust von verlorengelassenen Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich nicht ausgeglichen wird
- der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nachteilig verändert wird,
- der bestehende Hochwasserschutz beeinträchtigt und

- nicht hochwasserangepasst ausgeführt wird.

Gleiches gilt, wenn durch das Vorhaben gegenüber dem Nachbargrundstück ein Rückstau bewirkt und dadurch der Wasserstand erhöht wird.

Planfall

Für die Maßnahme gilt, dass sich bei HQ₁₀₀ im Planzustand, also bei Verwirklichung des Projekts, kein Aufstau im Oberlauf vor der Flussquerung durch die geplante neue Straßenbrücke einstellt.

Dies zeigt die folgende Grafik:

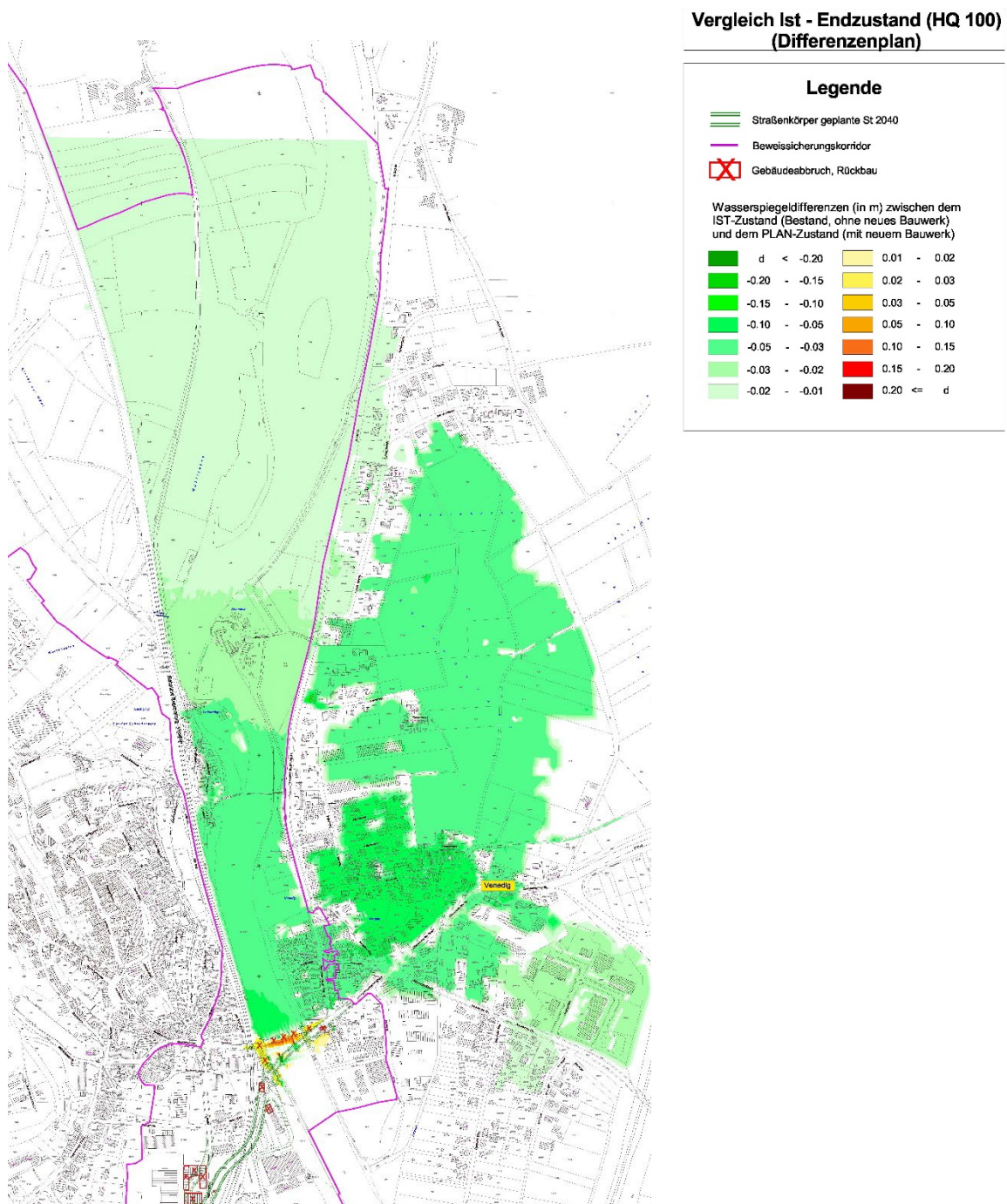


Abbildung 1 HQ100 im Planzustand

Die kleinen roten Bereiche kennzeichnen insbesondere den Bereich der bestehenden Naabbrücke, wo die entfernten Pfeiler zu sehen sind und dort berechnungsbedingt ein „neuer“ Wasserstand sich einstellt. Auch die neu gestalteten Ufer mit Fußweg zur Fußgänger(Bahn)unterführung, die überflutet werden, sind je nach Intensität der Überflutung gelb bis orange eingefärbt. Die grünen Bereiche kennzeichnen eine Verringerung des Wasserspiegels.

Die Berechnungen erfolgten für das sogenannte 100-jährliche Hochwasserereignis, kurz HQ₁₀₀ bzw. HW100 genannt. Dies bezeichnet ein extremes Hochwasser mit einer statistischen Eintrittswahrscheinlichkeit alle 100 Jahre.

Aus dem Maximum der Abflusswelle aus dem Gesamtnetz „Naab“ ergab sich für den Teilabschnitt „Nabburg“ ein Maximalabfluss von 552,43 m³/s am Kontrollquerschnitt bzw. am Zulauf zum Berechnungsabschnitt.

Weiterhin wurde der Aschbach, ein kleinerer Seitenbach unterhalb der Naabbrücke, mit einem Maximalabfluss von 10,0 m³/s in der Berechnung berücksichtigt.

Wegen der verhältnismäßig geringen Änderungen im Vergleich zur bestehenden Abflusssituation im Hochwasserfall, ergeben sich nur geringe Wasserspiegeldifferenzen. Ein schädlicher Aufstau infolge des Vorhabens im Bereich der Bebauung wurde bei der Prognoseberechnung nicht ermittelt. Die Bebauung ist sowohl im Ist-Zustand wie im Planzustand von der Hochwassersituation in Nabburg betroffen.

Im Stadtteil „Venedig“ ist aufgrund des geringfügig gesunkenen Wasserspiegels eine Verbesserung der bestehenden Hochwassersituation zu erwarten.

Die Berechnung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Weiden geprüft und nicht beanstandet. Die Bestandsdaten der Hochwassersituation sind mit dem Wasserwirtschaftsamt, insbesondere wegen dem festgesetzten Überschwemmungsgebiet, abgestimmt.

Weitere Einzelheiten können den Unterlagen 10.4.1, 10.4.2 und 10.4.3 entnommen werden.

Bauzustand

Für den Zeitraum der Umsetzung des Vorhabens, also insbesondere aufgrund der Einrichtung der Baustelle, der Neubaumaßnahmen, der Abbrucharbeiten sind wegen der nahen Bebauung, die jetzt im hochwassergefährdeten wie auch im vorläufig festgesetzten Hochwasserabflussbereich liegt, mit kritischen Situationen zu rechnen. Bei der Prognostizierung des Bauzustandes wurden ebenfalls umfangreiche hydrotechnische Berechnungen erstellt.

Zur Abbildung des sogenannten Bauzustandes im digitalen Modell wurden neben der geplanten neuen Brücke auch die für die Erstellung während der Bauzeit erforderlichen Vorschüttungen (beidseits des Bauwerkes) sowie Hilfspeiler berücksichtigt.

Zusätzlich zu den oben benannten Maßnahmen wird der bestehende Auslauf des Sterzenbachs in die Naab unmittelbar nördlich des neuen westlichen Widerlagers umgestaltet. Diese Maßnahme spielt für die Modellierung des Bauzustandes jedoch keine Rolle und ist daher vernachlässigt worden.

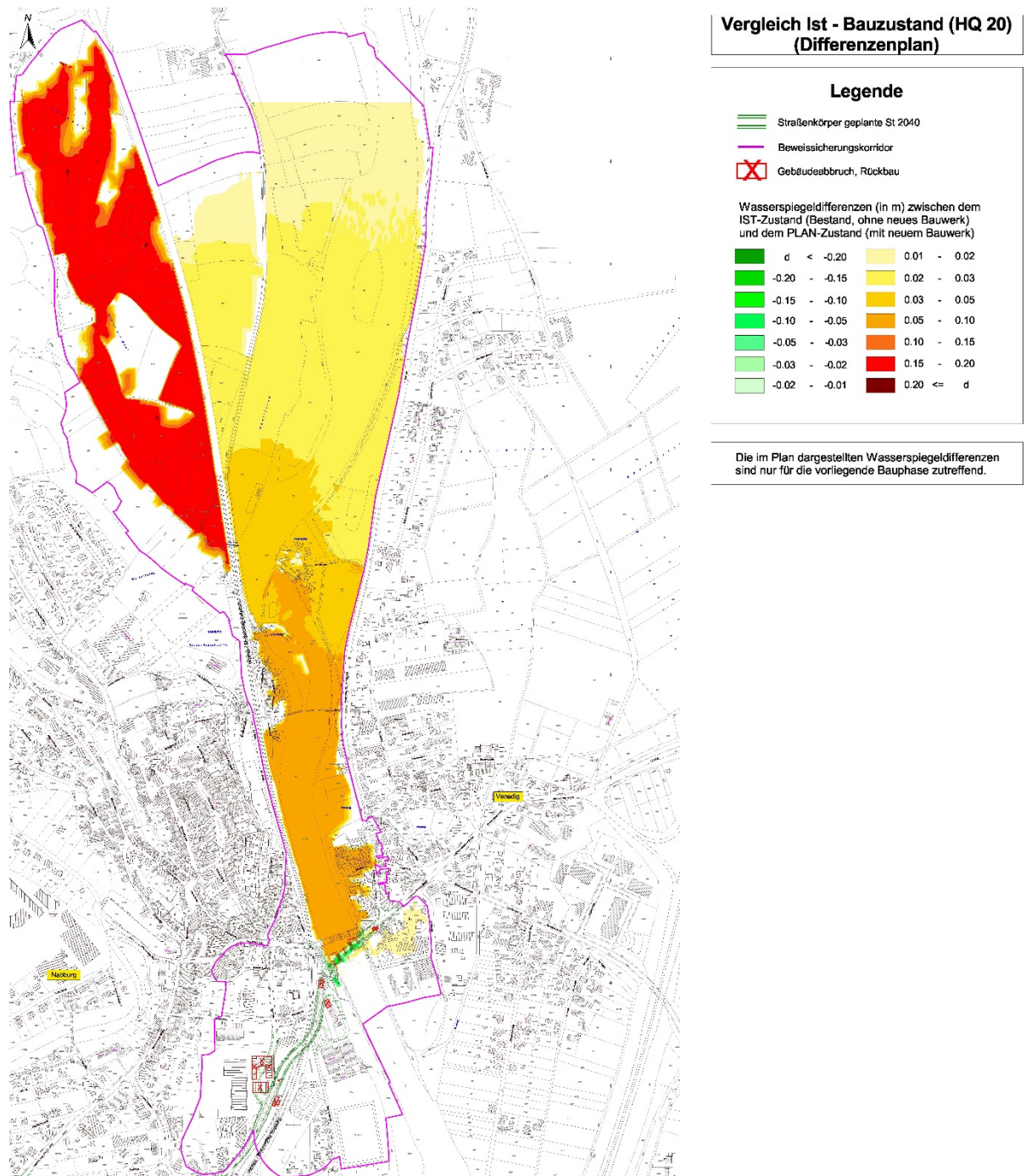


Abbildung 2 HQ20 in der Bauphase

Die Berechnungen erfolgten für unterschiedliche Hochwasserereignisse.

Die großen roten Bereiche kennzeichnen einen baubedingten Anstieg des Wasserspiegels während der Bauarbeiten. Die grünen Bereiche kennzeichnen eine Verringerung des Wasserspiegels.

Als für die Betrachtung der Bauzeit maßgebend wurde in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden das sogenannte 20-jährliche Hochwasserereignis, kurz HQ_{20} bzw. HW_{20} gewählt. Dies bezeichnet ein extremes Hochwasser mit einer statistischen Eintrittswahrscheinlichkeit alle 20 Jahre.

Neben dem HQ_{100} liegen für den Berechnungsabschnitt keine weiteren Abflussdaten vor. Zur Ermittlung des HQ_{20} erfolgte daher eine Interpolation der vorliegenden Pegel. Dabei ergab sich für den Teilabschnitt „Nabburg“ ein Maximalabfluss von $383 \text{ m}^3/\text{s}$ am Kontrollquerschnitt bzw. am Zulauf zum Berechnungsabschnitt.

Weiterhin wurde der Aschbach, ein kleinerer Seitenbach unterhalb der Naabbrücke, mit einem Maximalabfluss von $7 \text{ m}^3/\text{s}$ in der Berechnung berücksichtigt. Die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf den Hochwasserabfluss der Naab wurden in einen sog. Wasserspiegeldifferenzenplan dargestellt. Dabei werden die Wasserspiegelhöhen im Bestand („IST-Zustand“) sowie unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen („BAU-Zustand“) verglichen; alle Bereiche, bei denen ein Aufstau oder eine Absenkung erkennbar sind, werden farblich dargestellt.

Der Abfluss des HQ_{20} führt beim maßgebenden Bauzustand im Bereich vor den beiden Vorschüttungen nur zu einem geringen Rückstau von bis zu 10 cm.

Hierdurch werden jedoch gegenüber dem IST-Zustand drei Wohngebäude (Flur-Nrn. 529 und 542) sowie zwei landwirtschaftliche Flächen (Flur-Nrn. 20/2 und 1456) neu bzw. zusätzlich vom Hochwasser HQ_{20} berührt. Weiterhin ergibt sich ein bis zu 20 cm höherer Wasserspiegel auf landwirtschaftlich genutzten Flächen im Nordwesten des Modells. Dieser entsteht durch die hier zwar nur noch geringe Rückstauhöhe, damit jedoch verbundenen höheren Abfluss über den die Bahnlinie querenden Durchlass von beziehungsweise zu den Feldern. Der Vorhabenträger hat in einer Zusammenstellung (Anlage 1 zur Unterlage 10.3.1) die neu betroffenen beziehungsweise die stärker betroffenen Flächen ermittelt.

Da im Bereich der betroffenen Gebäude die Überschwemmungsgrenzen nur geringfügig verändert sind und am Rand der Überflutung nur geringe Wasserspiegelerhöhungen vorliegen, können mögliche Schäden voraussichtlich bereits durch einfache Objektschutzmaßnahmen verhindert werden.

Der größere Zufluss über den bestehenden Durchlass in die landwirtschaftlichen Flächen ist nicht zu vermeiden; eventuelle Schäden während der Ansaat beziehungsweise beim Reifen der Feldfrüchte sind zu dokumentieren und auszugleichen.

Der berücksichtigte Bauzustand ist jedoch nur vorübergehend sowie von relativ kurzer Dauer vorhanden; sobald die Vorschüttungen und Hilfspfeiler wieder entfernt sind, ist für das HQ₂₀ kein schädlicher Aufstau mehr nachzuweisen.

Retentionsraumverlust

Die geplanten Baumaßnahmen (Trogbauwerk, Brückenpfeiler und -widerlager) verursachen im Hochwasserfall HQ₁₀₀ der Naab einen möglichen Retentionsraumverlust von circa 1.100 m³.

Durch die im Zuge des Brückenbaus vorgesehenen Maßnahmen

- Rückbau der drei alten Brückenpfeiler einschließlich Kolkschutz und „Inseln“,
- Abgrabung am Ostufer im Bereich der alten Brückenwiderlager zur Erstellung eines Fußwegs mit Anschluss an das neue Unterführungsbauwerk,
- Anpassung des Westufers mit Fußweg und Rückbau des alten Brückenwiderlagers und
- Rückbau eines Gebäudes am Turnhallenweg

wird ein Retentionsraum von circa 4.500 m³ neu geschaffen. Damit ergibt sich insgesamt sogar ein zusätzliches Retentionsvolumen von circa 3.400 m³. Ein weiterer Retentionsraumsausgleich über die geplanten Baumaßnahmen hinaus ist nicht erforderlich.

Somit stehen Gesichtspunkte des Hochwasserschutzes und der Erhaltung der Abfluss und Retentionsräume (§§ 76 ff. und § 106 Abs. 3 WHG) dem Vorhaben nicht entgegen. Daher sind auch die Voraussetzungen des § 36 WHG, des § 78 Abs. 7 WHG und des Art. 20 Abs. 4 BayWG erfüllt und liegen Gründe des Wohls der Allgemeinheit zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur vor.

Auch das Wasserwirtschaftsamt Weiden wie auch die untere Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Schwandorf haben der Erlaubnis nach § 78 WHG zugestimmt.

(d) Wasserschutzgebiete

Amtlich festgesetzte Wasserschutzgebiete (§ 51 Abs. 1 oder 2 WHG) werden vom geplanten Vorhaben nicht berührt.

(e) Ergebnis

Das Vorhaben ist damit auch unter wasserrechtlichen Gesichtspunkten zulässig, da die vorstehend geschilderten Maßnahmen dem Wohl der Allgemeinheit dienen und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Auflagen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Weiden hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen

Belange bestehen. Die Untere Wasserrechtsbehörde des Landratsamtes Schwandorf hat der Planung mit Schreiben vom 9. Mai 2017 ebenfalls zugestimmt.

(2) Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 WHG). Gemäß § 19 Abs. 1 WHG wird die Erlaubnis von der materiellen Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst und deshalb unter Ziffer A.IV.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Auflagen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem Wasserhaushaltsgesetz, auf Grund des Wasserhaushaltsgesetzes erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Gewässereigenschaften sind dabei nach § 3 Nr. 7 WHG die auf die Wasserbeschaffenheit, die Wassermenge, die Gewässerökologie und die Hydromorphologie bezogenen Eigenschaften von Gewässern und Gewässerteilen.

Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzungen i.S.v. § 9 WHG Folgendes:

(a) Einleitung gesammeltes Niederschlagswasser und Grundwasser

(01) Rechtliche Grundlagen

Das Einleiten von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung dar (§ 9 Abs. 1 WHG). Das Niederschlagswasser der Straßen kann zudem durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft und breitflächig über die Straßenböschungen versickert, ist sogenanntes wild abfließendes Wasser, das kein Abwasser ist. Soweit das Wasser nicht über die Straßenböschungen versickert und dieses Oberflächenwasser über bestehende oder neu anzulegende beziehungsweise an die neuen Verhältnisse anzupassende Mulden und Gräben in den Untergrund eingeleitet wird, erfolgt eine Sammlung von Niederschlägen aus dem Bereich bebauter oder befestigter Flächen. Dieses Niederschlagswasser ist Abwasser (§ 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Dieses soll um die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser

zuzuführen möglichst ortsnah versickert werden (§ 55 Abs. 2 WHG). Das Versickern, also die zielgerichtete Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser, bedarf grundsätzlich der Erlaubnis (vgl. § 46 Abs. 2 WHG, § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG), da eine entsprechende Verordnung bisher nicht ergangen ist. Auch § 2 Nr. 3 NWFreiV als fortgeltendes Landesrecht schließt eine erlaubnisfreie Versickerung aus. Auch ist die Versickerung nicht durch den Gemeingebrauch erfasst (§ 25 WHG, Art. 18 Abs. 1 S. 3 Nr. 2 BayWG). Die Vorschriften der Eigenüberwachungsverordnung (EÜV) sind einzuhalten, soweit eine Abwasseranlage besteht, aus der erlaubnispflichtig in Gewässer eingeleitet wird (§ 1 Nr. 4 EÜV). Sämtliche dargestellten Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i.S.d. § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Soweit Abwasser direkt in Gewässer eingeleitet wird, sind neben den Anforderungen des § 12 WHG insbesondere noch die weiteren materiellen Anforderungen des § 57 WHG einzuhalten.

(02) Niederschlagsentwässerung Staatsstraße 2040 und der Gehwegverbindung zur Fußgängerunterführung (BW 0-4)

Die Entwässerung im Zuge der geplanten Staatsstraße 2040 "Amberg - Nabburg - Neunburg v. Wald" - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg - stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

(001) Ortskanalisation

Soweit im Regelungsverzeichnis (Unterlage 6.2b) oder im Fachbeitrag Wasserrecht (Unterlage 14) nichts anderes angegeben, soll das Niederschlagswasser, das auf den Fahrbahnen der Straßen anfällt und von den Seitenstraßen zuläuft, der Ortskanalisation der Stadt Nabburg zugeführt werden. Hierzu zählt auch die Entwässerung der geplanten neuen Naabbrücke, jedoch nicht der Trog.

(002) gesammelte Einleitung

In den Übrigen Bereichen verlaufen die Straße im Trog und die Fußwege im Einschnitt, über eine Brücke oder geländegleich ohne Straßenböschungen.

- Trogstrecke

Die Entwässerung des Troges unter der Bahnlinie und den anschließenden Bereich (Bau-km 0+580 bis Bau-km 0+875 erfolgt separat. Das Straßenabwasser der Fahrbahn und dem nördlichen Gehweg und dem südlichen kombinierten Geh- und Radweg wird über Rinnen, Einlaufschächte und Rohrleitungen gefasst und im freien Gefälle gesammelt dem unterirdischen Regenrückhaltebecken mit Betriebsgebäude (Unterlage 6.2b BwVz-Nr. 3.03T1), das eine Kombination aus einem Regenrückhaltebecken, Hebeanlage und Absetzbecken ist, zu-

geführt. Der Drosselabfluss von 35 l/s wird über ein Hebewerk über die maximale Einstau-ebene gelegene Absetzanlage gefördert. Zur Abscheidung von Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffen ist in das Absetzbecken eine Abscheidevorrichtung (Tauchwand) integriert. Die Schachtabdeckungen der Absetzanlage liegen über dem HW₂₀ der Naab. Der Abfluss aus dem Absetzbecken wird über eine Rohrleitung DN 400 (lichter Durchmesser 40 cm) direkt in die Naab geleitet. Die Lage der Einleitungsstelle E 2 am rechten Naabufer liegt circa 100 m unterhalb der neuen Naabbrücke und ist in der Planunterlage 6.1b eingetragen.

- Gehwegunterführung unter der Bahnlinie auf Höhe des bestehenden Bahnüberganges

Die Entwässerung der Gehwegunterführung (Bahn-km circa 58,865) auf Höhe des bisherigen Bahnüberganges sowie der östliche Teilbereich der Gehwegverbindung (Turnhallenweg – Georgenstraße) erfolgt durch die Sammlung (vorwiegend der Entwässerungsbereich V9 der Unterlage 16b) des Niederschlagswassers insbesondere über Einschnitts-Böschungen, Bankette, Mulden, Rinnen, Einlaufschächte und Rohrleitungen und wird im freien Gefälle über eine direkte Ableitung in die Naab an der Einleitungsstelle E 1 geführt. Wegen der geringen Menge ist eine Rückhaltung oder Reinigung nicht erforderlich. Die Lage der Einleitungsstelle befindet sich circa 50 m oberhalb der neuen Brücke beziehungsweise auf Höhe der Gehunterführung. Sie ist im Bauwerksplan, Unterlage 6.1b eingetragen.

Diese Einleitung (Einleitungsstelle E 1) ist gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG zulassungspflichtig.

Bezüglich der näheren Einzelheiten des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen verwiesen (Unterlage 1b, Kapitel 5.6; Unterlage 6b; Unterlage 6.2b (Bw-Vz-Nr. 3.01T1 bis 3.03T1); Unterlage 14).

Die Zulassungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG sowie § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A.IV.5 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Schwandorf, Untere Wasserbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Das Entwässerungskonzept wurde in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Weiden nicht beanstandet. Es liegt im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Staatsstraße 2040 gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor.

Die Erlaubnis wird in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) bis zum 31. Dezember 2042 befristet (§ 12 Abs. 2 WHG, § 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG). Mit dieser Befristung kann den wirtschaftlichen Interessen und dem Vertrauensschutz des Straßenbaulastträgers ausreichend Rechnung getragen werden, ebenso aber auch den einem steten Wandel unterliegenden Anforderungen des Gewässer- und Umweltschutz.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, wurden dem Vorhabenträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabenträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche die Haftung erweiternden Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

(003) Versickerung – erlaubnispflichtig

Das im westlichen Bereich der Gehwegverbindung Turnhallenweg – Georgenstraße (Entwässerungsabschnitt V12, Unterlage 16b) anfallende Oberflächenwasser wird, soweit es nicht über die Böschungen versickert, über die Geländemodellierung des Sterzenbaches breitflächig versickert.

Die Entwässerung durch Versickerung ist gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG zulassungspflichtig. Die Zulassungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG sowie § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Es liegt im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Staatsstraße 2040 gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor. Bei Beachtung der unter Ziffer A.IV.5 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Schwandorf, Untere Wasserbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Das Entwässerungskonzept wurde in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Weiden nicht beanstandet

Die Erlaubnis wird in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) auf 20 Jahre befristet (§ 12 Abs. 2 WHG, § 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG). Mit dieser Befristung kann den wirtschaftlichen Interessen und dem Vertrauensschutz des Straßenbaulastträgers ausreichend Rechnung getragen werden, ebenso aber auch den einem steten Wandel unterliegenden Anforderungen des Gewässer- und Umweltschutz.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, wurden dem Vorhabenträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabenträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche die Haftung erweiternden Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

(004) freie Versickerung bzw. „wild abfließendes Wasser“ – erlaubnisfrei

In wenigen Bereichen sind Straßenböschungen geplant.

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßenböschungen anfällt und aus dem Gelände zuläuft breitflächig versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Einer Genehmigung oder Erlaubnis bedarf es für sogenanntes wild abfließendes Wassers nicht.

Eine Vermengung mit dem Niederschlagswasser von der Fahrbahn oder sonstigen Verkehrsflächen findet nicht statt. Insofern erfolgt keine gezielte Sammlung des Wassers.

Dies sind entsprechend der Unterlage 16b folgende Entwässerungsabschnitte/Einzugsgebiete:

Einzugsgebiet/Abschnitt	von Bau-km	bis Bau-km	links/rechts
V3	0-005	0+100	rechts
V2	0+005	0+145	links
V10	0+870	0+930	links und rechts
V11	0+875	0+905	links
V14	1+000	1+035	links
Die Bau-km sind circa-Angaben im Zuge der Staatsstraße 2040.			

(005) Hochwassergefahrenfläche Sterzenbach an der Austraße

Die bisherige Austraße verläuft in der Hochwassergefährdungsfläche des Sterzenbaches. Infolge der verlegten Staatstraße 2040 ist die Austraße wie in den planfestgestellten Unterlagen dargestellt anzupassen. Auch die angepasste (verlegte) Austraße durchschneidet wieder die Hochwassergefahrenfläche des Sterzenbaches und behindert – wie bereits jetzt –

den natürlichen Abfluss des Hochwassers. Der geplante Einmündungsbereich der Ausstraße liegt tiefer als der verrohrte Bachlauf des Sterzenbaches, aus dem das Hochwasser austritt. Zur Rückhaltung und anschließenden Ableitung des anfallenden Oberflächenhochwassers aus diesem Bereich wird neben der Einmündung der Ausstraße (Bau-km 0+650 der Staatsstraße 2040 links) ein konstruktives Rückhaltebecken errichtet. Der Ablauf erfolgt über eine Rohrleitung DN 400 in die Ortskanalisation der Stadt Nabburg. Um den (gedrosselten) Abfluss aus dem Becken aufnehmen zu können und zusätzlich Rückhalteraum zu erhalten, ist auf eine Länge von circa 100 m ein Stauraumkanal vorgesehen. Eine Einleitungsgenehmigung ist nicht erforderlich.

(03) Errichtung von Bauwerken und Bauwasserhaltung

Im Bereich des geplanten Vorhabens besteht laut der geologischen Karte von Bayern M = : 25.000 und den durchgeführten Bohraufschlüssen die Talfüllung westlich der Naab aus quartären Sanden, Kiesen und Schottern, die stellenweise von anthropogenen (durch Menschen hergestellte) Auffüllungen überdeckt werden. Bohrungen im Bereich des geplanten Trogbauwerks trafen unterhalb sandiger bis kiesiger anthropogener Auffüllungen im Wesentlichen kiesige Sande bis sandige Kiese an, die stellenweise steinig ausgebildet sind.

Geologie:

Die teils vorhandene Mutterbodenschicht wird unterlagert durch sandige, kiesige Auffüllungen. Sie sind nur bedingt tragfähig. Sie werden unterlagert von mit zunehmender Tiefe dichter gelagerten, mäßig tragfähigen Talkiesen und Talsanden. Es folgen im Liegenden verwitterte Gneise. Der Verwitterungsgrad nimmt mit zunehmender Tiefe fließend ab. Der (Gneis-)Zersatzhorizont ist stückig und mürbe. Der (Gneis-)Zersatz ist im intakten Verband für Gründungen als gut tragfähig einzuschätzen. Der unverwitterte Gneis liegt ab einer Tiefe von 12 m bis 20 m vor.

Grundwasser:

Bei den zur Baugrunderkundung abgeteuften Bohrungen wurde freies Grundwasser angetroffen, das mit dem Flusswasserstand der Naab korreliert. Den Grundwasserleiter bilden die stark durchlässigen Talkiese und Talsande. Der Festgesteinshorizont bildet den Grundwasserstauer. Im Festgestein selbst wurde kein Grundwasser festgestellt. Im Gesteins-Zersatz können jedoch vereinzelt wasserführende Klüfte auftreten. Der Grundwasserspiegel weist einen natürlichen Schwankungsbereich von 3 bis 4 m auf.

(001) Errichtung der neuen Naabbrücke, der zwei Bahnbrücken, des Trogs und Abbruch der alten Naabbrücke

Im Wesentlichen sind drei Bauwerke zu errichten.

Zum einen die neue Brücke über die Naab und das Trogbauwerk mit der Bahnbrücke sowie die Gehwegunterführung im Zuge der zweigleisigen Bahnlinie.

Naabbrücke (BW 02, Bau-km 0+954 der St 2040)

Die Gründungen der Brücke über die Naab erfolgt für die Widerlager, auch als Brückenköpfe bezeichnet mittels einer Flachgründung und für die Pfeiler ist eine Tiefgründung mittels Bohrpfählen vorgesehen. Zum Schutz aller Gründungsbaugruben für Pfeiler und Widerlager ist das Einbringen von wasserdichten Spundwandverbauten erforderlich.

Innerhalb der sogenannten Spundwandkästen wird anfallendes Leckage-(Grund-)Wasser beziehungsweise Niederschlagswasser über Absetzbehälter oder -becken geleitet, von Feststoffen gereinigt und anschließend der Naab zugeführt.

Die Spundwandelemente werden nach der Herstellung der Gründung oberhalb der Pfahlkopfplatten beziehungsweise Fundamente abgetrennt und verbleiben dauerhaft zum Schutz der Gründungen vor Unterspülung im Boden. Bei diesen Arbeiten wird sowohl in das Grundwasser wie auch in das Oberflächenwasser der Naab eingegriffen.

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1b Anhang 1b2T1 (Bauwasserhaltung) S. 4 und Anhang 1b2aT1 entnommen werden.

Gehwegunterführung (Unterführung Fußweg BW 0-4, Eisenbahnüberführung bei Bahn-km circa 58,860)

Die Eisenbahnüberführung (Brücke) wird statisch als nach unten offener Stahlbetonrahmen mit einer Bohrpfahlgründung projektiert. Als Bauverfahren kommt die sogenannte Deckelbauweise zum Einsatz. Für die Herstellung der Brücke ist eine wasserdichte Baugrube mit Spundwänden aus Stahl geplant.

Bei diesen Arbeiten wird sowohl in das Grundwasser wie auch eventuell bei mittleren Hochwasser in das Oberflächenwasser der Naab eingegriffen.

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1b Anhang 1b2T1 (Bauwasserhaltung) S. 5 und Anhang 1b2aT1 entnommen werden.

Tieflage/Trog (BwVz-Nr. 2.03T, von Bau-km 0+602 bis Bau-km 0+869)

Um die Staatstraße unter der Bahnlinie zu unterführen muss sie abgesenkt werden und verläuft dann in einem Trog.

Die Gründung des Troges variiert je nach technischen und / oder geologischen Erfordernissen.

Bei den Eingriffen ins Grundwasser bei den Flach- oder Bohrpfahlgründungen werden mehrere wasserdichte Spundwand-(verbau)kästen erforderlich. Innerhalb der sogenannten Spundwandkästen wird anfallendes Leckage-(Grund-)Wasser beziehungsweise Niederschlagswasser über Absetzbehälter oder -becken geleitet, von Feststoffen gereinigt und anschließend der Naab zugeführt.

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1b Anhang 1b2T1 (Bauwasserhaltung) S. 1 und Anhang 1b2aT1 entnommen werden.

Bahnbrücke (BW 0-1, Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 58,671 \triangleq Straßenunterführung bei Bau-km 0+752)

Die Eisenbahnüberführung (Brücke) wird als Stahlbetonrahmen auf Bohrpfahlgründung projektiert. Hierzu wird in das Grundwasser eingegriffen. Für die Herstellung der Bohrpfähle ist eine wasserdichte Baugrube mit Spundwänden geplant. Anfallendes Leckage-(Grund-)Wasser beziehungsweise Niederschlagswasser wird über Absetzbehälter oder -becken geleitet, von Feststoffen gereinigt und anschließend der Naab zugeführt.

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1b Anhang 1b2T1 (Bauwasserhaltung) S. 4 und Anhang 1b2aT1 entnommen werden.

Abbruch der bestehenden Naabbrücke

Die bestehende Naabbrücke wird bis auf Höhe der Flusssohle vollständig, in zwei Phasen abgebrochen.

Vorgesehen ist der Abbruch von einer im Flussbett geschütteten Arbeitsebene aus.

Der Abbruch der Gründungen erfolgt innerhalb der vorhandenen Spundwandkästen mit offener Wasserhaltung mittels Pumpen. Anfallendes Leckage-(Grund-)Wasser beziehungsweise Niederschlagswasser (Regen beziehungsweise Starkregen oder hohen Grundwasserständen (s. oben)) wird über Absetzbehälter oder -becken geleitet, von Feststoffen gereinigt und anschließend der Naab zugeführt.

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1b Anhang 1b4T1 entnommen werden

Es liegt somit eine Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vor. Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung im Sinne des § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt IV dieses Beschlusses ange-

ordneten Auflagen und der vorstehenden Erwägungen sind schädliche Gewässeränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i.V.m. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Staatsstraße 2040 gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern. Somit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis nach §§ 10, 15 Abs. 1 WHG vor.

(002) Bauwasserhaltung

Ferner liegt bei der Ableitung von Grund- und Oberflächenwasser und Regenwasser bei der Herstellung der erforderlichen Gründungen (insbesondere Widerlager, Pfeiler, Stützwände, Trogbauwerk, Baustellenzufahrten) eine Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 WHG vor, da aus der Baugrube Grundwasser abgepumpt wird. Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung nach § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Da die Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 WHG nicht vorliegen, war eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 15 Abs. 1 BayWG zu erteilen. Bei Beachtung der unter Ziffer A.IV.5 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässeränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i.V.m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten. Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Die geplanten Bauwasserhaltungen wurden vom Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.OPf. beurteilt und keine fachlichen Einwände vorgetragen. Das Landratsamt Schwandorf als Untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis liegen somit vor.

(3) Bewirtschaftungsziele des § 27 WHG und des § 47 WHG

(a) Rechtliche Grundlagen

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 Wasserrahmenrichtlinie - WRRL) in deutsches Recht umsetzen. Die Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung – OGewV) enthält die Vorgaben aus der Wasserrahmenrichtlinie und der EU-Richtlinie 2008/105/EG (UQN-Richtlinie) für die Bestimmung des ökologischen und chemischen Zustands von oberirdischen Gewässern. Weiter ist die Grundwasserverordnung (GrwV) zu beachten. Sie setzt ebenfalls die Wasserrahmenrichtlinie sowie die EU-Richtlinie 2006/118/EG um.

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften,

- dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und
- ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer sind nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenziales und ihres chemischen Zustandes vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019, Az. 9 A 13.18, Rn. 154). Eine Verschlechterung des Zustands eines Gewässerkörpers liegt dabei nicht nur dann vor (vgl. EuGH, Urteil vom 1. Juli 2015, Az. C-461/13, Rn. 70), wenn sich die chemische beziehungsweise ökologische Zustandsklasse verschlechtert, sondern auch dann, wenn sich der Zustand mindestens einer der vier biologischen Qualitätskomponenten (Makrozoobenthos, Makrophyten & Phytobenthos, Phytoplankton, Fische) um eine Klasse verschlechtert. Ist die betreffende Qualitätskomponente schon in der schlechtesten Klasse eingeordnet, stellt jede weitere Beeinträchtigung eine Verschlechterung des Zustands dar. Eine „Erheblichkeitsschwelle“ erkennt der Europäische Gerichtshof dabei nicht an.

Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass

1. eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird;
2. alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden;
3. ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Die §§ 27 und 47 WHG erfordern dabei eine wasserkörperbezogene Prüfung, anders als die Umweltverträglichkeitsprüfung, die schutzgutbezogen durchgeführt wird.

Die Prüfung, ob die Bewirtschaftungsziele des §§ 27 und 47 WHG eingehalten werden, erfordert damit folgende Prüfungen:

- Sind vorhabenbedingt Verschlechterungen des chemischen Zustands und des ökologischen Zustands (beziehungsweise Potenzials) der Oberflächengewässer zu erwarten (Verschlechterungsverbot)?
- Sind Verschlechterungen des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwassers durch das Vorhaben zu erwarten (Verschlechterungsverbot)?
- Steht das Vorhaben im Widerspruch zu den Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Wasserkörper (wird beispielsweise durch die Maßnahme die Umsetzung des Maßnahmenprogrammes verhindert)? Bleiben der gute chemische Zustand und der gute ökologische Zustand (Potenzial) der Oberflächengewässer erreichbar (Verbesserungsgebot)?

Die Genehmigung eines konkreten Vorhabens ist zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers beziehungsweise seines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der EU-Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet (BVerwG, Urteil vom 27. November 2018, Az. 9 A 8.17, Rn. 22).

Eine ordnungsgemäße Prüfung des Verschlechterungsverbots setzt regelmäßig sowohl eine Ermittlung des Ist-Zustands als auch eine Auswirkungsprognose für die einzelnen zu bewertenden Gewässer, also eine wasserkörperbezogene Prüfung, voraus (BVerwG, Urteil vom 27. November 2018, Az. 9 A 8.17, Rn. 22; BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019, Az. 9 A 13.18, Rn. 160). Die der Prüfung zugrundeliegenden Messergebnisse müssen dabei hinreichend aktuell sein und dürfen keine Lücken aufweisen, da sie ansonsten einer Zulassung des Vorhabens regelmäßig nicht zu Grunde gelegt werden können. In diesen Fällen sind weitere Untersuchungen erforderlich (BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019, Az. 9 A 13.18, Rn. 160). Aktuelle Daten liegen vor, wenn die „Überwachungsfrequenzen und Überwachungsintervalle der Oberflächengewässerverordnung eingehalten werden. Dies bedeutet, dass die Datenerhebung für die biologischen Qualitätskomponenten alle ein bis drei Jahre und für die chemischen Qualitätskomponenten, die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten sowie für prioritäre Stoffe mindestens einmal in sechs Jahren durchzuführen ist (vgl. Anlage 10 zu § 10 Abs. 1 und Abs. 2 OGeWV). Geringfügige Überschreitungen des Überwachungsintervalls, etwa wenn die Daten bei Erstellung des Fachbeitrags noch aktuell genug sind und erst zum Zeitpunkt des Ergehens des Planfeststellungsbeschlusses das Intervall unwesentlich überschritten ist, können dabei ohne Nachermittlung hinnehmbar sein (BVerwG, Urteil vom 27. November 2018, Az. 9 A 8.17, Rn. 26 f.). Hinsichtlich des chemischen Zustands der Oberflächengewässer und des Grundwassers sind regelmäßig quantitative Angaben zur Grundbelastung mit Chlorid er-

forderlich, hinsichtlich der Oberflächengewässer auch zu den Stoffen Benzo(a)pyren und Cyanid (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. November 2018, Az. 9 A 8.17, Rn. 37 f., 41). Bezugspunkt der Prüfung nach den §§ 27, 47 WHG ist jeweils der gesamte Wasserkörper und nicht nur ein räumlich abgegrenzter Teil. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Grundwasserkörper auswirken (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. November 2018, Az. 9 A 8.17, Rn. 39).

(b) Prüfung des Vorhabens St 2040 – Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg

Bei der geplanten Verlegung der Staatsstraße 2040 – Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg – erfolgt ein Eingriff in den Oberflächenwasserkörper FWK 1_F273 „Naab von Zusammenfluss Haidenaab und Waldnaab bis Mündung in die Donau“.

Des Weiteren wird in den Grundwasserkörper GWK 1_1_G072 „Kristallin - Nabburg“ eingegriffen.

Die genannten Wasserkörper liegen in der Flussgebietseinheit der Donau und wurden im Zuge der Bestandsaufnahme zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie dem Planungsraum „NAB – Naab“ zugeordnet.

Die Lage der betroffenen Wasserkörper kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden:

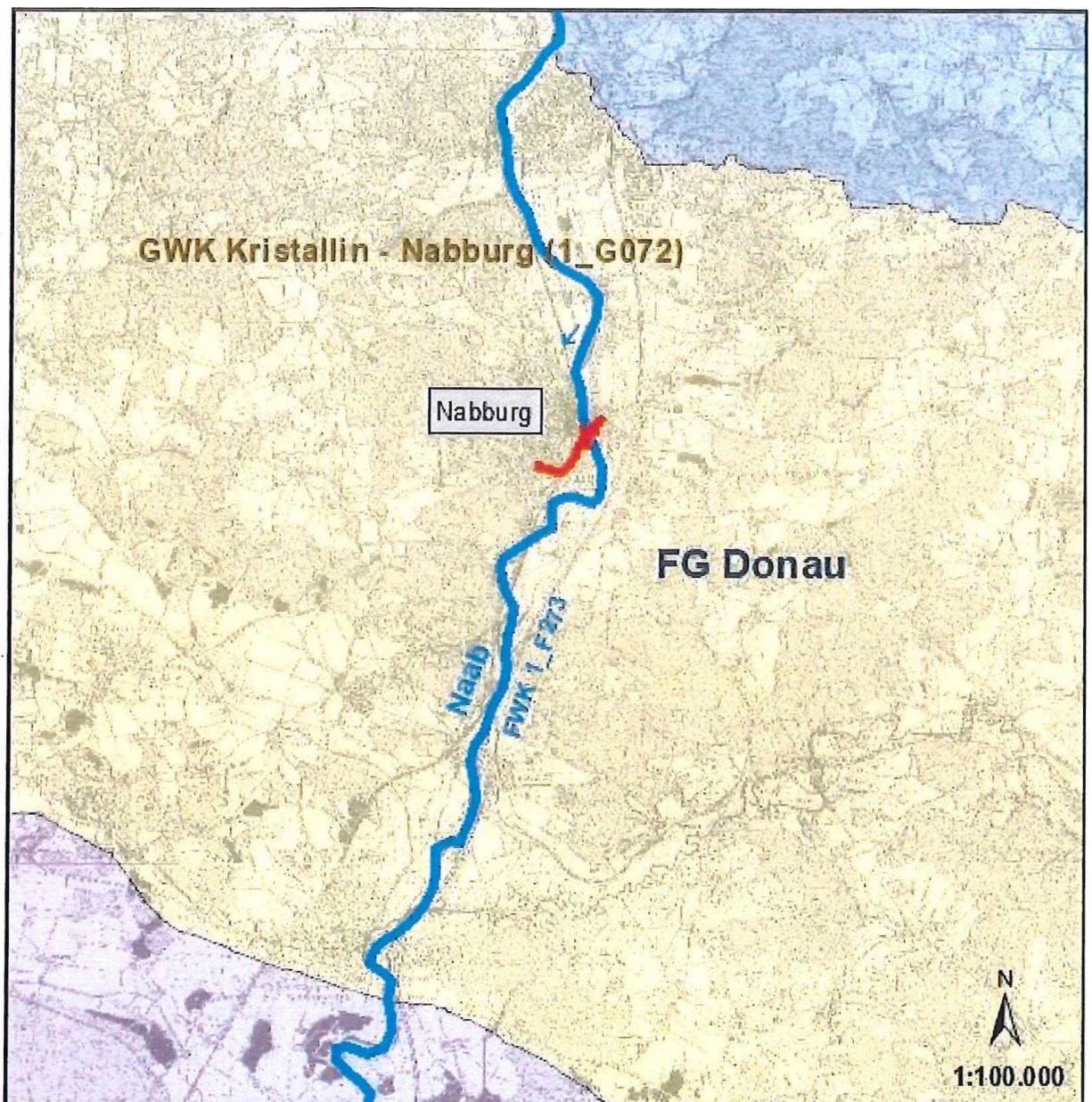


Abbildung 3 betroffene Wasserkörper und das Vorhaben (rot)

Hinsichtlich den einzelnen Wasserkörpern hat die Prüfung – zusammenfassend – das folgende Ergebnis ermittelt.

(01) Oberflächenwasserkörper FWK 1_F273 „naab vom Zusammenfluss Haidenaab und Waldnaab bis Mündung in die Donau“

(001) Ist-Zustand

Als Bewertungsgrundlage wurden die Daten der Referenzmessstelle "Heitzenhofen Brücke" (Nr. 8104) herangezogen und der Beschreibung des IST-Zustandes zugrunde gelegt (Kap. 3.2 und 3.1). Die Bestandsaufnahme des LfU aus dem Jahr 2013 (LfU 2013 "Aktualisierung der Bestandsaufnahme 2013 – Ergebnisse") ergab für den betrachteten Flusswasserkörper einen

"mäßigen" ökologischen Gesamtzustand und einen "guten" chemischen Zustand. Das Erreichen des Bewirtschaftungszieles "guter chemischer Zustand" bis zum Jahr 2021 wird aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte für Cadmium und Cadmiumverbindungen als "unwahrscheinlich" eingestuft. Die Zielerreichung des guten ökologischen Zustandes gilt bis zum Ende des laufenden Bewirtschaftungszeitraumes 2021 auf Grund von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen als unwahrscheinlich (vgl. LfU, Wasserkörper-Steckbriefe, Stand 22.12.2015, Anhang). Hinsichtlich des 3. Bewirtschaftungszeitraumes siehe Ziffer B.II.2.b)vi)(3)(c) (Ergebnis) des Beschlusses.

(002) Auswirkungen des Vorhabens

Als potenzielle Wirkfaktoren wurden der vorübergehende bauzeitliche Eintrag von Sedimenten und Schadstoffen und die bauzeitlich bedingten Veränderungen der Abflussverhältnisse in der Naab hinsichtlich ihrer potenziell negativen Wirkungen auf den chemischen Zustand, die allgemeinen chemisch-physikalischen und die biologischen Qualitätskomponenten sowie auf die Qualitätskomponente "Wasserhaushalt" bewertet.

(003) Fazit

Hinsichtlich der bauzeitlichen Auswirkungen auf die Abflussverhältnisse in der Naab konnten auf Grundlage der hydraulischen Berechnungen des Fachgutachtens (Unterlage 10.4.1a) nachteilige Veränderungen des Wasserhaushaltes ausgeschlossen werden. Betriebsbedingte nachteilige Veränderungen des chemischen Zustandes und der biologischen Qualitätskomponenten wurden nicht festgestellt, auch wenn an zwei Stellen eine direkte Einleitung aus einer Gehwegunterführung und aus dem Absetzbecken der Trogstrecke in die Naab erfolgt. Die Berechnung des StBA Amberg-Sulzbach ergeben, dass sowohl bei Spitzenbelastung im Winter als auch im Jahresmittel der Orientierungswert gemäß Anlage 7 Nr. 2.1.2 OGeWV für den Gewässertyp 9.2 nicht überschritten wird. Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes wird somit nicht eintreten. Unter Berücksichtigung der in Kap. 5 genannten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen können auch für die biologischen Qualitätskomponenten dauerhafte nachteilige Veränderungen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Das Verschlechterungsverbot für Oberflächengewässer gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG wird damit eingehalten. Das Vorhaben steht der Zielerreichung des guten ökologischen und chemischen Zustandes nicht entgegen (Verbesserungsgebot gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Hinsichtlich des 3. Bewirtschaftungszeitraumes siehe Ziffer B.II.2.b)vi)(3)(c) (Ergebnis) des Beschlusses.

(02) Grundwasserkörper GWK 1_1_G072 „Kristallin - Nabburg“

(001) Ist-Zustand

Für den betroffenen Grundwasserkörper wurden die vorhabenbedingten Wirkungen im Sinne des Verschlechterungsverbot (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG), des Verbesserungsgebotes (§ 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG) und des Gebotes zur Trendumkehr (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG) geprüft. Als Referenzmessstelle wurde die Grundwassermessstelle Chemie (Nr. 4120653900021) herangezogen und der Beschreibung des IST-Zustandes zugrunde gelegt (Kap. 3.1). Die Bestandsaufnahme des LfU aus dem Jahr 2013 (LfU 2013 "Aktualisierung der Bestandsaufnahme 2013 – Ergebnisse") ergab für den betrachteten Grundwasserkörper keine signifikanten Belastungen durch punktuelle Quellen zum Beispiel durch Altlasten (entnommen aus dem Wasserkörper-Steckbrief, Stand 22.12.2015). Des Weiteren bestehen keine Belastungen durch übermäßigen Nährstoffeintrag (Nitrat und Pflanzenschutzmittel) aus diffusen Quellen der Landwirtschaft. Die Schwellenwerte u.a. für Schwermetalle werden eingehalten. Der chemische und mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers werden laut der aktualisierten Bestandsaufnahme des 2. Monitoringzeitraumes (2016-2021) als "gut" eingestuft. Die Bewirtschaftungsziele sind bereits erreicht (LfU - Wasserkörper-Steckbriefe, Stand 22.12.2015, Anhang).

(002) Auswirkungen des Vorhabens

Bei der Beurteilung der vorhabenbedingten Wirkungen wurde die Zustandsbewertung des Grundwasserkörpers ebenso zugrunde gelegt wie die bestehenden Vorbelastungen. Diese wurden gegenübergestellt mit den geplanten Eingriffen während der Bauphase und nach Fertigstellung des Vorhabens. Als Bewertungsgrundlage wurden sowohl die technische Planung einschließlich der vorgesehenen Straßenentwässerung als auch die Ergebnisse der Fachgutachten zur Hydrogeologie (Unterlage 10.5.1a) herangezogen.

Vorhabenbedingte Wirkungen, die potenziell nachteilig auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers wirken können, wurden nur für die Bauphase unterstellt (Kap. 4). Dabei wurden die bauzeitlichen temporären Eingriffe hinsichtlich eines möglichen Schadstoffeintrages in das Grundwasser im Bereich der Baugruben für die Brückenpfeiler und Widerlager sowie im Bereich des geplanten Trogbauwerks untersucht. Des Weiteren erfolgte eine Bewertung der Baumaßnahmen hinsichtlich einer möglichen Wirkung auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers durch Veränderung des Grundwasserstandes und der Grundwasserströme.

(003) Fazit

Unter Berücksichtigung aller geplanten technischen Maßnahmen (siehe Unterlage 14b Kap. 5) und in Hinblick auf den im Gegensatz zur Gesamtgröße des Grundwasserkörpers vergleichsweise punktuellen Eingriff, kann eine Verschlechterung des chemischen und mengenmäßigen Zustandes (Verschlechterungsverbot gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) durch baubedingte Wirkfaktoren mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Des Weiteren wird durch das geplante Vorhaben dem Gebot zur Trendumkehr gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG entsprochen. Das Vorhaben steht der Zielerreichung des guten chemischen und guten mengenmäßigen Zustandes (Verbesserungsgebot gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG) nicht entgegen. Hinsichtlich des 3. Bewirtschaftungszeitraumes siehe Ziffer B.II.2.b)vi)(3)(c) (Ergebnis) des Beschlusses.

(03) Benzo[a]pyren

Benzo[a]pyren ist ein Stoff, der zu den polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) zählt und bei der unvollständigen Verbrennung organischer Stoffe insbesondere beim Hausbrand mit Öl entsteht. Im Straßenverkehr ist es unter anderem in Autoabgasen enthalten. Aromatische Verbindungen wie das Benzo[a]pyren sind unpolare lipophile (fettlösliche) Verbindungen, die sich nicht in Wasser lösen. Das bedeutet, dass sich der Stoff im Fettgewebe anreichern kann und durch Stoffwechselprozesse im Organismus krebserregende Eigenschaften entwickelt. Aufgrund seiner chemischen Eigenschaften ist Benzo[a]pyren sehr persistent, das heißt es ist sehr beständig, wird nicht abgebaut und ist nahezu ubiquitär, das heißt allgegenwärtig in der Umwelt vorhanden.

Der Stoff Benzo[a]pyren wurde im Anhang 3 der Unterlage 14b geprüft. Auf diese Unterlage wird Bezug genommen. Mangels vorhandener Messwerte zu Benzo[a]pyren wurden für die Prüfung im Fachbeitrag Annahmen getroffen. Unter Ansatz dieser Annahmen hat die Prüfung ergeben, dass keine Überschreitungen zu erwarten sind und die Vorgaben der Umweltqualitätsnorm eingehalten werden. Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes gemäß § 6 OGewV wird für den betroffenen Flusswasserkörper 1_F273 daher nicht eintreten.

(04) Cyanid

Der Stoff Cyanid wurde im Anhang 3 der Unterlage 14 geprüft. Auf diese Unterlage wird Bezug genommen. Vom Antragsteller wurde der Eintrag in den Flusswasserkörper im Sinne einer Abschätzung prognostiziert, da genaue Messwerte, insbesondere auch die Vorbelastung, nicht bekannt sind. Diese Abschätzung kommt zum Ergebnis, dass mit hinreichender Wahrscheinlichkeit keine Zustandsverschlechterung einer biologischen Qualitätskomponente eintreten wird.

(c) Ergebnis

Die vorhabenbedingten Wirkungen auf die genannten Wasserkörper wurden im Rahmen des wasserrechtlichen Fachbeitrags, Unterlage 14b hinsichtlich des Verschlechterungsverbotes und des Verbesserungsgebotes gem. §§ 27 und 47 WHG geprüft. Hierfür wurden die für den Bewirtschaftungszeitraum 2016 bis 2021 gültigen amtlichen Daten in Form der Gewässersteckbriefe online abgerufen und der wasserrechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt.

Im Hinblick auf den Beginn des 3. Bewirtschaftungszeitraumes am 1. Januar 2022 ist die Zustandsbeurteilung der Wasserkörper durch die zuständigen Behörden aktualisiert und die Gewässersteckbriefe überarbeitet worden (Inkrafttreten am 22. Dezember 2021).

Für das verfahrensgegenständliche Vorhaben erfolgte deshalb in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden ein Abgleich zwischen den im Gutachten verwendeten amtlichen Daten und der aktualisierten Zustandsbewertung der Gewässer. Die Prüfung ergab, dass sich sowohl für die Gesamtbewertung des Gewässerzustands als auch für die verschiedenen Einzelparameter im neuen Bewirtschaftungszeitraum für die betroffenen Wasserkörper keine Änderungen gegenüber dem vorhergehenden Bewirtschaftungsplan ergeben.

An der Bewertungsgrundlage, die für den wasserrechtlichen Fachbeitrag, Unterlage 14b herangezogen wurde, hat sich somit nichts verändert. Eine Überarbeitung des Fachbeitrages (Unterlage 14b) ist deshalb nicht erforderlich.

Es ist somit festzuhalten, dass die zwingenden Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG eingehalten werden und der Zulassung des Vorhabens somit nicht entgegenstehen. Dies gilt auch hinsichtlich der Stoffe Benzo[a]pyren und Cyanid, welche im Anhang 3 der Unterlage 14 geprüft wurden. Mangels vorhandener Messwerte zu Benzo[a]pyren wurden Annahmen getroffen und unter diesen Annahmen hat die Prüfung ergeben, dass keine Überschreitungen zu erwarten sind.

Das Wasserwirtschaftsamt Weiden, dessen amtlichen Auskünften entsprechend der ständigen Rechtsprechung eine besondere Bedeutung zukommt (vgl. VGH München, Beschluss vom 2. Mai 2001, Az. 8 ZB 10.2312, BayVBl 2012, S. 47, 48), hat das dargestellte Ergebnis der Prüfung der §§ 27 und 47 WHG nicht beanstandet.

(4) Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie den in Ziffer A.IV.5 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Auflagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für die

Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg im Zuge der Staatsstraße 2040 sprechenden Belange zu überwiegen.

vii) *Landwirtschaft als öffentlicher Belang*

(1) Flächenverbrauch

Die Verlegungsstrecke der geplanten Staatsstraße 2040 verläuft fast ausschließlich über bereits überwiegend versiegelte innerstädtische Bereiche. Das Vorhaben beansprucht ausweislich der vorgelegten Unterlagen keine aktiv bewirtschafteten landwirtschaftlich genutzten Flächen. Lediglich für die naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden auf der vom Vorhabenträger betriebenen Sammelkompensationsfläche circa 0,8 ha benötigt. Diese Fläche ist bereits jetzt der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen und im Eigentum des Vorhabenträgers.

Weder für das Straßenbauvorhaben selbst noch für die naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen werden daher landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen.

Das Bauvorhaben ist daher mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar.

Das zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg stellt fest, dass keine landwirtschaftlichen Belange berührt werden. Es werden weder aus landwirtschaftlicher noch aus forstwirtschaftlicher Sicht Einwände erhoben.

(2) Berücksichtigung Agrarstruktureller Belange bei der Kompensation

Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange soweit wie möglich Rücksicht zu nehmen. Ein Verbot der Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Flächen für die Eingriffskompensation begründet § 15 Abs. 3 BNatSchG jedoch nicht.

Durch diese Gesetzesnorm wird nur verdeutlicht, dass bei der Entscheidung über die für die Realkompensation heranzuziehenden Flächen die agrarstrukturellen Belange zu berücksichtigen sind.

Diese Vorschrift beinhaltet für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2): „Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden“ (§ 15 Abs. 3 BNatSchG).

Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich dabei auf "agrарstrukturelle Belange".

Der Begriff „agrарstrukturelle Belange“ hat im Gesetz keine nähere Erläuterung erfahren. Jedoch lässt das Regelbeispiel, das die Schonung der für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden nennt, mit hinreichender Deutlichkeit erkennen, dass § 15 Abs. 3 S. 1 BNatSchG vor allem darauf abzielt, eine kompensationsbedingte Inanspruchnahme der für die land- und forstwirtschaftliche Erzeugung besonders bedeutenden Produktionsgrundlagen, zu denen namentlich günstig gelegene, nicht zersplitterte und überdurchschnittlich ertragsreiche Nutzflächen gehören, möglichst zu vermeiden (Gellermann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.-Lfg. Juni 2019; § 15 Rn. 34 BNatSchG).

Nach § 9 Abs. 1 S. 1 BayKompV sind agrарstrukturelle Belange im Sinn von § 15 Abs. 3 S. 1 BNatSchG betroffen, wenn die Gesamtheit der Ausstattung, Verfügbarkeit und Qualität von Arbeit, Boden und Kapital (Produktionsfaktoren) sowie der Produktions- und Arbeitsbedingungen und damit der Produktionskapazität und Produktivität in einem Agrarraum erheblich beeinflusst oder verändert werden. Nach § 9 Abs. 1 S. 2 BayKompV ist stets davon auszugehen, dass dies der Fall ist, wenn die Kompensation eines Eingriffs mehr als drei Hektar land- oder forstwirtschaftliche Fläche in Anspruch nimmt.

Durch die vorliegende Maßnahme werden durch Ausgleichsmaßnahmen (A 15) 0,816 ha (landwirtschaftliche) Flächen beansprucht. Es ist somit festzuhalten, dass agrарstrukturelle Belange durch die Maßnahme grundsätzlich betroffen sein könnten. Die Fläche der Ausgleichsmaßnahme ist Teil der „Sammelkompensationsfläche“, die der Vorhabenträger bereits 1997 erworben hat.

Wann agrарstrukturelle Belange betroffen sind wird in § 9 BayKompV vom 07. August 2013, in Kraft getreten am 01. September 2014, näher geregelt. Auf die durch das gegenständliche Vorhaben verursachten Eingriffe findet die BayKompV Anwendung.

Ausweislich des Maßnahmenblattes 15 A des Landschaftspflegerischen Begleitplans ist auf der auf dem Grundstück Flurnummer 457, Gemarkung Uckersdorf, vorgesehenen Ausgleichsfläche eine Extensivierung des ursprünglich intensiv bewirtschafteten Grünlands vorgesehen. Das extensive Grünland wird auch weiterhin – auf der Grundlage eines Pflegevertrages – durch einen Landwirt nach Maßgabe naturschutzfachlicher Auflagen (insbesondere Schnittzeitpunkte, Düngeverzicht, Belassen von Altgrasbeständen) bewirtschaftet. In Nr. 2 der Anlage 4.1 der BayKompV wird diese Entwicklung und Pflege von extensiv genutztem Grünland auf unterschiedlichen Standorten durch Mahd oder Beweidung mit entsprechenden Bewirtschaftungsauflagen als produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahme (PIK-Maßnahme) genannt. Gemäß § 9 Abs. 4 Satz 5 BayKompV führen PIK-Maßnahmen zu keiner Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG.

Im Übrigen ist fraglich, inwieweit § 15 Abs. 3 BNatSchG auf für Ausgleichsflächen in Anspruch genommene Grundstücke anwendbar ist, die sich bereits – wie hier – im Eigentum des jeweiligen Vorhabenträgers befinden (siehe § 8 Abs. 7 BayKompV). § 15 Abs. 3 BNatSchG kann keine Ankaufsbeschränkung entnommen werden. Abs. 3 verbietet es dem Eingriffsverursacher nicht, solche Grundstücke – gegebenenfalls schon frühzeitig – freihändig zu erwerben.

Das Grundstück Fl.-Nr. 457, Gemarkung Uckersdorf, wurde bereits im Jahre 1994 durch den Freistaat Bayern (damaliges Straßenbauamt Sulzbach-Rosenberg) erworben und als Ausgleichsfläche an die (damalige) Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern gemeldet. Seitdem wird diese Fläche nach naturschutzfachlichen Gesichtspunkten bewirtschaftet und ist seit dem 28. Januar 2008 – und damit bereits vor Inkrafttreten des aktuellen Bundesnaturschutzgesetzes (NatSchG) vom 29. Juli 2009 und der BayKompV – im Ökoflächenkataster (ÖFK) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) erfasst. Mit der Erfassung im Ökoflächenkataster verliert die Fläche den Status einer land- und forstwirtschaftlichen Fläche (§§ 13 - 17 BayKompV), so dass im vorliegenden Fall keine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im Sinne des §15 Abs. 3 BNatSchG vorliegt. Der Gesetzgeber hat in § 15 Abs. 3 S. 2 NatSchG explizit diese Bewirtschaftungs- und beziehungsweise Pflegemaßnahmen i.V.m. Art. 8 Abs. 3 BayNatSchG und §§ 8 Abs. 7, 9 Abs. 2 S. 2 und §§ 13 bis 16 BayKompV vorgesehen. Zudem ist die Erheblichkeitsschwelle nach § 9 Abs. 1 S. 2 BayKompV vom drei Hektar Kompensationsbedarf nicht überschritten.

Somit sind vorliegend agrarstrukturelle Belangen im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG nicht betroffen. Eine weiterführende Prüfung auch hinsichtlich der Acker- und Grünlandzahlen erübrigt sich somit.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg und die höhere und unter Naturschutzbehörde wurden beteiligt und haben keine Einwände dagegen vorgetragen.

(3) Existenzgefährdungen

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind, nachdem keine Belange der Landwirtschaft betroffen sind vorliegend nicht erkennbar und wurden auch nicht vorgebracht.

(4) Landwirtschaftliches Wegenetz

Das landwirtschaftliche Wegenetz ist durch das geplante Vorhaben nicht betroffen.

(5) Abwägung

Die Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange sind insgesamt auf ein Mindestmaß reduziert und nicht so gewichtig, dass sie der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Die Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass das plangegenständliche Vorhaben gegenüber den Belangen der Landwirtschaft vorgeht.

viii) Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG). Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sind im Planfeststellungsverfahren sinngemäß zu beachten.

Auch die Aufforstung nicht forstlich genutzter Grundstücke mit Waldbäumen durch Saat oder Pflanzung bedarf nach Art. 16 Abs. 1 S. 1 BayWaldG der Erlaubnis, über die ebenfalls aufgrund der Konzentrationswirkung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zu entscheiden ist.

Für das Vorhaben ist keine Beseitigung von Waldflächen erforderlich. Eine Erteilung einer Rodungserlaubnis (vgl. Art. 9 Abs. 8 i.V.m. Abs. 3 ff. BayWaldG) ist nicht erforderlich. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg hat in seiner Stellungnahme gegen das Vorhaben keine Einwände erhoben.

Die Uferbestockung der Naab ist nicht als Wald im Sinne des Waldgesetzes zu werten. Weitere Waldflächen sind im direkten Umgriff des Vorhabens nicht vorhanden.

Die Belange der Forstwirtschaft werden gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

ix) Sonstige öffentliche Belange

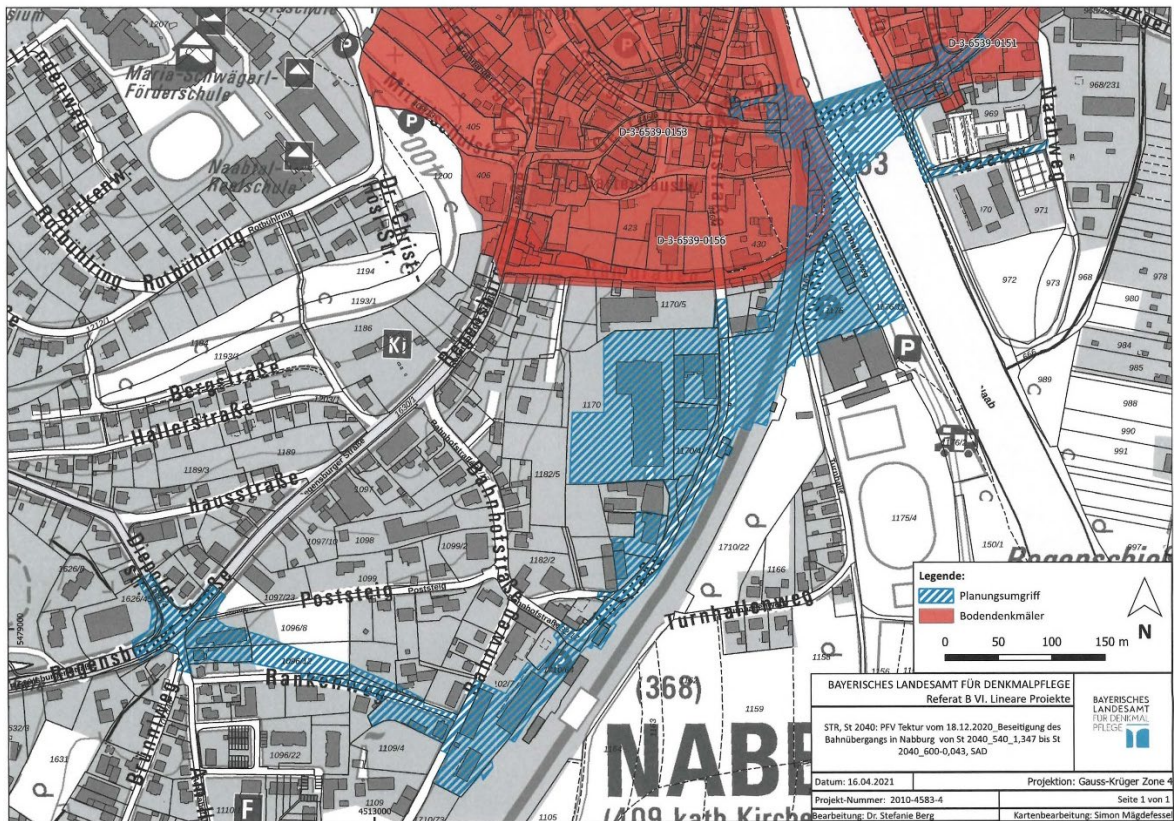
(1) Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel oder ähnliches betreiben, zu berücksichtigen. In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Von Seiten der Träger der betroffenen Leitungen wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben vorgetragen. Soweit den in den Stellungnahmen enthaltenen Forderungen nicht bereits durch Maßnahmen im Regelungsverzeichnis (Unterlage 6.2b insbesondere ab BwVz-Nr. 4.01T1f) entsprechend Rechnung getragen wurde, wurde den Forderungen durch Auflagen in diesem Beschluss nachgekommen. Auf die Regelungen unter Ziffern A.III.1.a) und A.III.2.c) dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere nähere Regelungen sind daher nicht erforderlich. Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln die Belange der Träger von Ver- und Versorgungsleitungen daher kein entscheidendes Gewicht zulasten der Baumaßnahme.

(2) Denkmalschutz

Das Vorhaben berührt westlich der Naab etwa zwischen der Straße „Am Rammgraben“ und der Straße „Alten Brückweg“ und auf der östlich vom neuzubauenden Brückenkopf der Staatsstraße

2040 bis zum Bauende bei Bau-km 1+000 mehrere Bodendenkmäler. Die Lage der Bodendenkmäler zum Vorhaben kann näherungsweise der nachstehenden Abbildung entnommen werden.



rot ... Bodendenkmäler; blau ... Umgriff des Vorhabens

Abbildung 4 Übersicht zur Lage der Denkmäler

Auf der westlichen Seite der Naab berührt das Vorhaben zwei Bodendenkmäler. Zum einen

- "Archäologische Befunde und Funde des Mittelalters und der frühen Neuzeit in der historischen Altstadt von Nabburg" (D-3-6539-0153) und
- zum anderen entlang des Ramgrabens "Untertägige Befunde der spätmittelalterlichen bzw. frühneuzeitlichen Stadtbefestigung der Nabburger Unterstadt, darunter die Spuren mindestens eines abgebrochenen Tores" (D-3-6539-0156).

Auf der östlichen Flussseite werden auch zwei Bodendenkmäler am Rand berührt. Das sind:

- "Archäologische Befunde und Funde des Mittelalters und der frühen Neuzeit im Bereich des ehemals befestigten Nabburger Stadtteils Venedig" (D-3-6539-0151) sowie
- "Untertägige Befunde der spätmittelalterlichen bzw. frühneuzeitlichen Befestigung des Nabburger Stadtteiles Venedig, darunter die Spuren von mindestens drei abgebrochenen Toren" (D-3-6539-0155).

Baudenkmäler sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat zum Vorhaben mehrfach Stellung genommen und Vorschläge für Auflagen gemacht. Der Vorhabenträger hat die Einhaltung dieser Auflagen in der Erwiderung bereits zugesichert, soweit diese insbesondere hinsichtlich der Kostentragung mit den einschlägigen Richtlinien und Verwaltungsvorschriften in der jeweiligen gültigen Fassung übereinstimmen. Derzeit betrifft dies die ministeriellen Grundsätze vom 26.10.2010 AZ: IIB2/IID3-0752.3-001/07 zwischen dem Bayerischen Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, die im März 2018 in das Bayerische Staatsministerium Bauen, Wohnen und Verkehr aufgegangen ist. Im Übrigen wird auf unter Ziffer A.III.3 dieses Beschlusses formulierten Auflagen Bezug genommen.

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Die Eingriffe sind nicht vermeidbar. Eine andere Trasse ist nicht vorzugswürdiger. Auf die Ausführungen zu möglichen Varianten unter den Ziffern B.II.2.b)ii) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen auch den Belangen des Bodendenkmalschutzes vor. Die in den Stellungnahmen 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. Auf die Auflagen unter Ziffer A.III.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG, sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler der gegebenenfalls bezeichneten Verdachtsflächen, als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Auflagen unter Ziffer A.III.3 vorgesehenen Maßgaben.

Die in unter Ziffer A.III.3 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu

gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen und im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns der Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag beziehungsweise nach der Baufeldfreimachung Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

(3) Fischereiwesen

Das Fischereirecht nach dem Bayerischen Fischereigesetz (BayFiG) gibt nach Art. 1 die Befugnis, in einem oberirdischen Gewässer Fische, Neunaugen und Krebse sowie Fluss-, Teich- und Perlmuscheln (Fische) zu hegen, zu fangen und sich anzueignen. Das Fischereirecht erstreckt sich auf Fischlaich und sonstige Entwicklungsformen der Fische sowie auf Fischnährtiere.

Mit dem Fischereirecht ist nach Art. 2 BayFiG die Pflicht zur Hege verbunden; die Verpflichtung zur Hege gilt nicht für geschlossene Gewässer im Sinn von Art. 2 Nrn. 1 und 2 BayFiG. Ziel der Hege ist die Erhaltung und Förderung eines der Größe, Beschaffenheit und Ertragsfähigkeit des Gewässers angepassten artenreichen und gesunden Fischbestands sowie die Pflege und Sicherung standortgerechter Lebensgemeinschaften. Soweit Besitzmaßnahmen erforderlich sind, insbesondere zum Aufbau und zur Stützung eines Fischbestands, ist ein Besitz aus gesunden, den Verhältnissen im Gewässer möglichst nahestehenden Beständen vorzunehmen.

Näher erläutert ist das Fischereirecht in den Verwaltungsvorschriften zum Vollzug fischereirechtlicher Bestimmungen (VwVFiR). Demnach fördert das Fischereirecht nach der Nr. 1.1 VwVFiR die Erwerbsfischerei in allen ihren Formen und die nicht erwerbsmäßig ausgeübte Fischerei gleichermaßen. Ziel ist eine nachhaltige fischereiliche Bewirtschaftung der Gewässer,

die dem Menschen dient und dem Natur-, Fischarten- und Tierschutz sowie der Fischgesundheit verpflichtet ist

Der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Oberpfalz hat mit Schreiben vom 22. Dezember 2010 Stellung genommen. Auf diese Stellungnahme wurde in der Anhörung zur Tektur vom 27. Januar 2017 wieder verwiesen.

Mit dem geplanten Vorhaben besteht von Seiten der Fachberatung für Fischerei Einverständnis, sofern die Entwässerung der geplanten Straße, mit Ausnahme des Teils, der über das Regenrückhaltebecken (RRB, BwVz-Nr. 3.03T1, bei Bau-km 0+780 rechts) abgeschlagen wird, der örtlichen Kanalisation der Stadt Nabburg erfolgt. Das sieht die gegenständliche Planung vor. Ferner sind Maßnahmen, die im Gewässer durchgeführt werden, in den Monaten Juli bis Oktober durchzuführen.

Der Vorhabenträger sichert eine Benachrichtigung des Fischereiberechtigten zu, sofern es zum Zeitpunkt der Umsetzung nicht der Eigentümer des Gewässers, der Freistaat Bayern vertreten durch die Wasserwirtschaftsverwaltung ist.

Für die Baudurchführung wurden weitere Forderungen vorgetragen, die hier gekürzt wiedergegeben werden:

- Kein Eintrag von Baumaterial oder gewässergefährdenden Stoffen beim Abriss bzw. Neubau der Brücke
- Notwendige Wasserhaltung der Baugruben (Brückenpfeiler) hat so zu erfolgen, dass für das Gewässer keine Gewässertrübung erfolgt.
- Gewässertrübungen sind im Bautagebuch zu dokumentieren.
- Uferböschungen sind wieder in naturnaher Form herzustellen
- Vorhandener Uferbewuchs ist zu erhalten bzw. ggfs. wieder zu ergänzen.
- Keine Verunreinigung der Gewässer durch Lagerung von wassergefährdenden Stoffen im Überschwemmungsbereich.
- Überflüssiges Aushubmaterial ist aus Überschwemmungsgebiet abzufahren.
- Kein Verbau und keine Einleitung von fischgiftigen, frischen Beton und Zement im Gewässer.

In der Zeit vom 16. April 2018 bis 19. April 2018 wurden die Stellungnahme in Nabburg erörtert.

Als Ergebnis wurde festgehalten, dass bezüglich des geforderten Bauzeitfensters von Seiten des Vorhabenträgers nicht zugesichert werden kann, dass der gewünschten Einschränkung zugestimmt wird. Er wird die zeitlichen Eingriffe in das Gewässer auf ein Minimum beschränken.

Das von Seiten der Fachberatung für Fischerei geforderte Bauzeitfenster (Juli bis Oktober) dient dem Schutz der Fischfauna, in dem es Eingriffe in das Gewässer während der Laichzeiten der einzelnen Fischarten (überwiegend von Februar bis Ende Juni) vermeidet. Für die Wintermonate sind Störungen aufgrund der Winterruhe ebenfalls zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wird von hier aus auf das Verschlechterungsverbot der EU-WRRL sowie auf den Art. 69 BayFiG hingewiesen. Dieser besagt, dass das Schlämmen von Fischwassern, das Entnehmen fester Stoffe außerhalb der wasserrechtlich gebotenen Gewässerunterhaltung und die Beseitigung von Wasserpflanzen ohne Erlaubnis der Kreisverwaltungsbehörde nur zulässig sind in der Zeit vom 15. August bis 31. Oktober, in Be- und Entwässerungsgräben ohne Verbindung mit Salmonidengewässern darüber hinaus bis 30. November. Bei Nichteinhaltung des Bauzeitfensters ist ein Ausgleich oder eine Vermeidungsmaßnahme erforderlich.

Eine derartige Forderung wird weder seitens des Wasserwirtschaftsamtes Weiden noch der höheren oder unteren Naturschutzbehörde vorgetragen.

Der Vorhabenträger ist in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 dem erforderlichen Ausgleich nachgekommen. Insbesondere wurden in den Maßnahmenblättern 9 V und 10 V entsprechende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, die die Eingriffe kompensieren. Während der Einwendungsfrist zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine ergänzende Stellungnahme mehr erhoben, so dass angenommen werden kann, dass keine Bedenken gegen die jetzt geplanten Vermeidungsmaßnahmen bestehen und die unvermeidbaren Eingriffe in das Gewässer durchgeführt werden können.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungsmaßnahmen insbesondere während der Durchführung der Baumaßnahme (Unterlage 9.1b, Kapitel 3.2, Pkt. 3.2.10 und Anlage 3) sowie rudimentär die Gestaltungsmaßnahmen (Kap. 5 und Unterlage 9.1b, Anlage 3 Maßnahme 20.1 G) werden umgesetzt.

Auf die Auflagen unter Ziffer A.III.8 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Den öffentlichen und auch den privaten Belangen der Fischerei kommt, soweit dem Vorhaben seitens der Behörden nicht vorbehaltlos zugestimmt wurde beziehungsweise den Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde, allenfalls mittleres Gewicht gegen die Planung zu, die deren Ausgewogenheit jedoch nicht in Frage stellt.

Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln die Belange der Fischerei daher kein entscheidendes Gewicht zulasten der Baumaßnahme.

(4) Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Abfälle, die bei Ausführung des gegenständlichen Vorhabens nicht vermieden werden können, sind entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nrn. 2 bis 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten oder – als letzte Stufe in der Abfallhierarchie – zu beseitigen (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG).

Im Zuge der bisher durchgeführten Planungen wurden für alle bekannten Altlastenverdachtsflächen orientierende Untersuchungen durchgeführt.

Aufgrund von Untersuchungen sind im Wesentlichen vier Altlastenverdachtsflächen im Planungsgebiet bekannt. Bei diesen handelt es sich um die Grundstücke mit den Flurnummern 1170/5, 1102, 1096/4 und 1710/64 der Gemarkung Nabburg. Die Bodenverunreinigungen liegen in einer circa einen Meter mächtige Schicht anthropogener Auffüllungen. Überwiegend besteht die Verunreinigung aus Polycyclischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) infolge von Verkehrsbelastung.

Auf der Flurnummer 1710/64 sind ebenfalls Verunreinigungen des Bodens sowohl mit PAK als auch mit Schwermetallen bekannt. In dieses Grundstück wird nur randlich eingegriffen.

Die vom Vorhaben betroffenen Flächen werden durch das Vorhaben versiegelt (Trasse, kombinierter Geh- und Radweg). Dadurch sind die Nutzungspfade Boden-Mensch sowie Boden-Nutzpflanze unterbrochen. Durch die Versiegelung wird auch ein vertikaler Transport der Schadstoffe durch Sickerwasser ins Grundwasser verhindert. Die Versiegelung zählt nach § 5 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) als Sicherungsmaßnahme.

Starker belasteter Boden fällt voraussichtlich im Bereich der Arbeiten an der Bahnlinie im Zusammenhang mit der Herstellung des Trogbauwerks und zum Teil an der Fußgängerunterführung an. Ebenfalls wird belasteter Bodenaushub im Zusammenhang mit dem Neubau der Naabbrücke und bei der Beseitigung der ehemaligen Tankstelle bei Bau-km 0+010 erwartet.

Belasteter Bodenaushub wird auf dem versiegelten Grundstück mit der Flurnummer 1170 der Gemarkung Nabburg, das auch eine dafür geeignete Halle besitzt, für die abfallrechtliche Deklaration zwischengelagert, klassifiziert und auf einer zugelassenen Deponie entsorgt.

Die Arbeiten werden durch einen vom Vorhabenträger beauftragten Sachverständigen nach § 18 BBodSchG überwacht.

Unbelasteter Bodenaushub wird wieder im Vorhaben als Erdbaustoff für Dämme, zur Hinterfüllung von Brücken und anderen Bauwerken verwendet und unterliegt nicht dem Abfallrecht. Darüber hinaus anfallender unbelasteter Boden wird von der Baustelle entfernt und entsprechend den Vorgaben des § 28 Abs. 1 KrWG beseitigt.

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i.S.d. Art. 2 Nr. 4 BayStrWG. Daran, dass hier auch über die (Ab-) Lagerung von Erdmassen zu entscheiden ist, ändert auch der Umstand nichts, dass diese Ablagerung möglicherweise einen Vorgang der Abfallbeseitigung darstellt.

Bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens wird auch belastetes Erdreich anfallen, welches dann als Abfall i.S.d. § 3 Abs. 1 S. 1 KrWG anzusehen ist.

Werden die abzutragenden Erdmengen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen (beispielsweise für Straßendämme oder die Hinterfüllung von Brückenwiderlagern) handelt es sich, wie oben bereits beschrieben, um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 S. 2 HS. 1 KrWG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund (beispielsweise bei Seitenablagerungen), wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 S. 2 HS. 2 KrWG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle – vorbehaltlich der vorrangigen Wiederverwertung – grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 28 Abs. 1 S. 1 KrWG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i.S.v. § 3 Abs. 27 S. 1 KrWG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 35 Abs. 2 KrWG). Auf Grund der aus Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG folgenden Konzentrationswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung wäre eine eigene abfallrechtliche Planfeststellung hier aber nicht erforderlich (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 09. Dezember 1994, Az. 5 S 1648/94, NuR 1996, S. 297).

Im gegenständlichen Verfahren ist die Errichtung einer Deponie in diesem Sinn jedoch nicht vorgesehen (beantragt) und damit von der Genehmigungswirkung dieser Planfeststellung auch nicht erfasst. Der gewonnene Erdabtrag wird im Rahmen der Bauarbeiten wiederverwertet. Überschüssige Massen verbleiben nach Umsetzung des Vorhabens praktisch nicht. Nicht zum Einbau geeignete Erdmassen werden von der Baustelle entfernt und entsprechend den Vorgaben des § 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG beseitigt.

Es bedarf demnach keiner Entscheidung darüber, ob nach § 28 Abs. 2 KrWG eine Ausnahme von der aus § 28 Abs. 1 S. 1 KrWG resultierenden Pflicht, die Überschussmassen nur in zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen abzulagern, erteilt werden könnte.

Die bestehenden rechtlichen Regelungen und allgemeinen technischen Regeln des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallrechts gewährleisten den ordnungsgemäßen Umgang mit im Rahmen der Bauausführung anfallenden Abfällen. Die Beachtung dieser Regelungen und Regeln

obliegt dem Vorhabenträger wegen Art. 10 Abs. 1 BayStrWG ohnehin. Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb davon ab, weitere Auflagen festzulegen.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben nicht entgegen. Sie sind zwar gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch können sie die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen.

c) **Würdigung der Stellungnahmen der Behörden, Verbände und Leitungsträger**

Behörden die keine Stellungnahmen abgegeben haben beziehungsweise hinsichtlich deren Einwendungen in Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte:

- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung, Nabburg
- Bayerischer Bauernverband, Regensburg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit überregionaler Zuständigkeit, Regensburg
- Amt für Ländliche Entwicklung, Tirschenreuth
- Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- Markt Schwarzhofen
- Verwaltungsgemeinschaft Neunburg vorm Wald

Von den genannten Behörden wurden keine Stellungnahme abgegeben oder keine Forderungen gestellt beziehungsweise es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Vorhabenträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 8. März 2018, auf Roteintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Ziffern A.III) wird verwiesen.

Diese und weitere Stellungnahmen von Behörden wurden – soweit erforderlich – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur wesentliche Forderungen der Behörden und Verbände behandelt, welche nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (wie durch Erklärung in der Erörterungsverhandlung oder durch Vereinbarung mit dem Baulastträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden eingerückt und zusammengefasst mit dem wesentlichen Inhalt wiedergegeben.

i) *Stadt Nabburg*

Die Stadt Nabburg hat mit Schreiben vom 01.02.2011 zu den Planunterlagen vom 22.10.2010 Stellung genommen, mit Schreiben vom 18.04.2017 hat die Stadt zu den Tekturunterlagen vom 27.01.2017 eine Stellungnahme mit dem Verweis auf den Stadtratsbeschluss vom 01.02.2011 abgegeben. Die in 2011 vorgetragenen Forderungen und Einwendungen werden vollumfänglich aufrechterhalten. Zu den tektierten Plänen vom 18.12.2020 hat die Stadt in der Stellungnahme vom 10.06.2021 nochmals eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben.

Da der Vorhabenträger einigen Einwendungen in den Tekturen nachgekommen ist, wird mit der jüngsten Stellungnahme begonnen:

Mit Schreiben vom 10.06.2021 (AZ: 10.1-144-6133) wurden der Planfeststellungsbehörde die in der Stadtratssitzung vom 01.06.2021 behandelten und beschlossenen Einwände vorgetragen. Nachstehend wird die Gliederung des Einwendungsschreibens beibehalten.

1. Bedarfsampel beim Bahnhof

Der Vorhabenträger hat als Querungshilfe beim Bahnhof in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 eine Bedarfsampel für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

Die Stadt Nabburg forderte bereits mit Schreiben vom 1. Februar 2011 jedoch eine Unterführung. Der Einwand wurde auch im Erörterungstermin vom 17. April 2018 nicht ausgeräumt und wurde aufrechterhalten. Die Stadt befürchtet zudem einen Verkehrsstau.

Hierzu ist festzustellen:

Das Thema wurde in der Anhörung auch von privaten und institutionellen Betroffenen thematisiert. Der Vorhabenträger hat daher zusätzlich eine Untersuchung der Fußgängerströme (Durchführung im Juli 2018) und eine Aktualisierung der Radverkehrsströme (Durchführung im Juli 2018) beauftragt. Die Auswertung zeigt, dass die querenden Fußgänger gerade in der Spitzenstunde im Pulk vom bzw. zum Bahnhof auftreten (ankommende Züge, Schulschluss).

Um den Fußgängern ein sicheres Queren – auch mit Mobilitätseinschränkung – der geplanten Staatsstraße 2040 zu ermöglichen hat der Gutachter vorgeschlagen, die Anlage der Querungshilfe in Form einer Fußgängerfurt in Verbindung mit einer Bedarfsampel vorzusehen. Die Ausführung einer barrierefrei gestalteten Fußgängerunterführung im Bereich des Bahnhofs ist aus Platzgründen (insbesondere wegen des Flächenverbrauch sowie der Eingriffe in das private Eigentum) entlang der Rahmenplantrasse nicht möglich und müsste weiter entfernt oder könnte nur durch Verlegung der Straßenachse angelegt werden. Da die gesicherte Führung der „Fußgängerpulke“ durch eine Bedarfsampel sichergestellt werden kann, ist eine Unterführung an dieser Stelle insofern als unverhältnismäßig und nicht erforderlich zu bewerten. Ferner wäre die

Wirksamkeit einer solchen Unterführung aufgrund der Umwege im Vergleich zu einer Fußgängerfurt, die nur die Straße quert, in Frage zu stellen.

Fazit:

Der Einwender legt nicht begründet dar, warum die Fußgängerunterführung erforderlich sein soll. Der Vorhabenträger hat in der Unterlage 11 die angesprochene Verkehrsuntersuchung zugänglich gemacht. Sie ist substantiiert und nachvollziehbar. Die Untersuchung wie auch das Ergebnis sind nicht zu beanstanden.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Ferner wird unter Punkt 1 wie auch unter Punkt 2 die Befürchtung vorgetragen, dass es auf der gesamten Strecke von der Kreuzung Oberviechtacher Straße/Neunburger Straße bis zum neuen Kreisverkehr im Westen durch die Vielzahl von Ampeln (insgesamt 4 Ampelanlagen) zu sehr häufigen Stausituationen kommen würde. Die Leichtigkeit des Verkehrs sei deshalb auch auf der neuen Strecke nicht gegeben. Gerade in den Stoßzeiten würde es ähnlich, wie beim jetzigen Bahnübergang zu langen Unterbrechungen des Verkehrsflusses kommen.

Hierzu ist festzustellen:

Da die beiden Bedarfsampeln am Bahnhof beziehungsweise an der Einmündung der Kreisstraße SAD 54 (Perschenerstraße) als Bedarfsampeln geschaltet werden, das heißt die Schaltzeiten der Bedarfsampeln werden, abhängig vom Querungsbedarf eingestellt, sind hier keine längeren Wartezeiten für den motorisierten Verkehr zu erwarten. Die Verkehrssituation wird sich gegenüber dem Bestand deutlich verbessern. Die Leistungsfähigkeit der Einmündung Austraße wurde nachgewiesen (siehe Ziffer b)iii)(3)(b) des Beschlusses).

Fazit:

Der Einwender legt nicht begründet dar, warum die vom Vorhabenträger aufgrund einer Verkehrsuntersuchung geplante Lösung nicht fachgerecht ist und zu häufigen Wartezeiten führen soll.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

2. Bedarfsampel in der Nähe der Kreuzung Oberviechtacher Straße/Perschener Straße

Die Stadt befürchtet durch die geplante Bedarfsampel in der Nähe der Kreuzung Oberviechtacher Straße/Perschener Straße eine Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer, ähnlich wie dies bereits an der Staatstraße 2156 im Bereich der Kreuzung Oberviechtacher Straße/Neunburger Straße der Fall sei. Gerade beim Rechtsabbiegen aus der Perschener Straße in die Oberviechtacher Straße sieht die Stadt eine sehr große Gefahr,

dass die Verkehrsteilnehmer in den Kraftfahrzeugen die Bedarfsampel bei Rot übersehen würden.

Hierzu ist festzustellen:

Hinsichtlich der befürchteten Verkehrsstauungen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen unter Punkt 1 verwiesen.

Weiter fordert die Stadt in einem angemessenen Abstand zur Kreuzung Oberviechtacher Straße/Perschener Straße eine Querungshilfe mit Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer. Ergänzend hierzu sei ebenfalls mindestens die Lage der Ampel zu überprüfen.

Hierzu ist festzustellen:

Die Bedarfsampel in der Nähe der Kreuzung Oberviechtacher Straße/Perschener Straße wird von der Tektur b vom 18. Dezember 2020 nicht betroffen. Sie wurde in der Tektur vom 27. Januar 2017 eingefügt. Die Ausführung der Bedarfsampel erfolgt nach den aktuellen Sicherheitsstandards. Zusätzlich kann ein Zusatzverkehrszeichen (Radfahrer kreuzen von links und rechts) angebracht werden. Die Anordnung wäre durch die zuständige Verkehrsbehörde anzuordnen, soweit dies aus ihrer Beurteilung erforderlich wäre.

Durch die Bedarfsampel wird eine weitere, gesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer geschaffen. Die Anlage einer Querungshilfe, wie von der Stadt Nabburg gefordert, bedarf durch die Aufweitung der planfestgestellten Trasse eines zusätzlichen, vermeidbaren Grunderwerbes und wäre insofern nicht gerechtfertigt, da durch die Anlage einer Bedarfsampel eine sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer bereits gewährleistet werden kann.

Der Einwander legt nicht begründet dar warum die aktuellen Sicherheitsstandards nicht eingehalten werden.

Fazit:

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Ende des südlichen Geh- und Radwegs im Kreuzungsbereich Oberviechtacher Straße/Perschener Straße

Nach der Auffassung der Stadt würde der südliche Fuß- und Radweg im Kreuzungsbereich der Oberviechtacher Straße/Perschener Straße plötzlich im Einmündungsbereich einer öffentlichen nach Süden verlaufenden Zufahrt enden. An diese Stelle vermutet die Stadt gerade für Fahrradfahrer ein relativ großes Gefahrenpotenzial beim Herunterfahren/Einfädeln auf die Staatsstraße 2040. Hier fordert die Stadt eine verkehrssichere Einbindung des Fahrradverkehrs in die weiterführende Oberviechtacher Straße.

Hierzu ist festzustellen:

Der südliche Fuß- und Radweg im Kreuzungsbereich der Oberviechtacher Straße/Perschener Straße ist zwar von der Tektur b vom 18. Dezember 2020 nicht betroffen. Unabhängig davon werden, um ein sicheres Einfädeln in die Staatsstraße zu gewährleisten, vom Vorhabenträger, wie in der Erwiderung dargelegt, Radfahrschleusen vorgesehen. Diese werden in der nachfolgenden Planungsphase berücksichtigt. Auf die Auflage unter Ziffer A.III.2.a)ii) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Fazit:

Dem Einwand ist mit der Auflage (Ziffer A.III.2.a)ii) des Beschlusses) nachgekommen worden.

4. Verlängerung des Fuß- und Radwegs entlang der neuen Staatsstraße

Die Stadt fordert die beidseitige Verlängerung des Geh- und Radweges an der neuen Staatsstraße (Bahnhof – Kreisverkehr) sowie eine verkehrssichere Einbindung des Geh- und Radwegs an den Kreisverkehr West.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwand wurde erstmals mit Schreiben vom 10. Juni 2021 erhoben und betrifft nicht die Tektur b vom 18. Dezember 2020.

Hilfsweise wird ausgeführt.

Der geforderte Geh- und Radweg würde, auch bei einer Verlängerung zum Kreisverkehr-West, keine Fortführung auf einem anschließenden Geh- und Radweg innerorts sowie auf freier Strecke erfahren. Es schließt kein weiterführender Radweg an den neuen Kreisverkehr an. Insofern ist die Kostenübernahme der geforderten Fortführung des Geh- und Radweges durch den Vorhabenträger und durch die gegenständliche Planung nicht veranlasst (Art. 42 Abs. 3 BayStrWG). Die dafür zusätzlich erforderlichen Grundstücke befinden sich in Privatbesitz. Entlang der bisherigen Ortsdurchfahrt ist kein Geh- und Radweg vorhanden. Auch aus der zitierten Verkehrsuntersuchung geht kein Bedarf hervor.

Durch die lichtsignalgeregelte Einmündung der Austraße sowie der Bedarfsampel am Bahnhof ist eine gesicherte Rückführung des Radverkehrs auf die Staatsstraße 2040 und eine Weiterführung gewährleistet.

Die Fortführung und Kostentragung eines beidseitigen Geh- und Radweges vom Bahnhof bzw. der Austraße bis zum Kreisverkehr West obliegt demnach – entsprechend den Regelungen zum beidseitigen Gehweg in diesem Bereich – der Stadt Nabburg. Sofern die Stadt Nabburg

den zusätzlich erforderlichen Grunderwerb durchführt und die nicht kreuzungsbedingten Mehrkosten trägt, kann eine beidseitige Fortführung des Gehweges mit Radwegenutzung vom Vorhabenträger in den weiteren Planungen berücksichtigt werden.

Eine fachliche Notwendigkeit des geforderten Geh- und Radweges wurde nicht dargelegt.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

5. Änderung des kombinierten Geh- und Radwegs zu einem Gehweg mit Radbenutzung

Infolge der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde der kombinierte Geh- und Radweg zu einem Gehweg mit Radbenutzung umfunktioniert.

Die Stadt sieht hierin eine Verkehrsgefährdung sowie eine Verhinderung der Leichtigkeit des Verkehrs.

Bei einem kombinierten Geh- und Radweg bestünde die Benutzungspflicht für Radfahrer (VZ 240). Im Gegensatz dazu bestünde bei der nun vorgesehenen Variante eines Gehwegs mit Radbenutzung (VZ 239 mit Zusatzzeichen VZ 1022-10) eine Wahlmöglichkeit des Radfahrers, ob dieser die Straße oder den Gehweg nutzt. Durch die unklare Trennung sowie aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen (16.600 Kfz/24h und bis zu 420 Fahrradfahrten pro Tag) bestünde hier eine Verkehrsgefährdung sowohl auf dem Gehweg für die Fußgänger durch die Radfahrer, als auch auf der Straße durch die Kraftfahrzeuge für die Radfahrer.

Die Stadt Nabburg fordert aus Gründen der Verkehrssicherheit einen durchgängigen getrennten Geh- und Radweg (VZ 241) entlang der gesamten Strecke der neuen Staatsstraße von der Einmündung Perschener Straße bis zum neuen Kreisverkehr im Westen.

Hierzu ist festzustellen:

Der kombinierte Geh- und Radweg (hochgesetzt) auf der Ostseite bleibt weiterbestehen (siehe Bauwerksverzeichnis Nr. 1.12.bT1). Lediglich der Gehweg mit Radbenutzung auf der (Nord-)Westseite, der aufgrund der vorhandenen Troglage und der Führung mit der Fahrbahn, eine größere Längsneigung aufweist, erhält diese Zusatzbeschilderung (Radfahrer frei). Fußgänger haben damit Vorrang vor dem Radverkehr. Auf die Fußgänger ist besonders Rücksicht zu nehmen. Deshalb darf der Radfahrer nur Schrittgeschwindigkeit fahren und muss bei Bedarf anhalten. Wäre die Beschilderung anders, so könnte der Radfahrer höhere Geschwindigkeiten insbesondere wegen der größeren Steigungen fahren und die Verkehrssicherheit der Fußgänger gefährden. Dies ist zu vermeiden. Somit sorgt die vorgesehene Regelung für die erforderliche

Verkehrssicherheit. Alternativ kann der Radfahrer auch den gegenüberliegenden kombinierten Geh- und Radweg benutzen.

Die Forderung nach getrennten Geh- und Radwegen entlang der gesamten Baustrecke ist davon getrennt zu betrachten. Getrennte Geh- und Radwege haben eine größere Breite und benötigen dadurch mehr Grundstücksfläche. Warum diese erforderlich sein sollen, wird von Seiten der Stadt nicht dargelegt. Auch aus der Verkehrsuntersuchung ist die Erforderlichkeit von getrennten Geh- und Radwegen nicht ableitbar.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

6. Schalltechnische Untersuchung - Abweichung vom Flächennutzungsplan der Stadt Nabburg

Die Stadt fordert bei der Erstellung der schalltechnischen Untersuchungen die Berücksichtigung des Flächennutzungsplans. Sie fordert die Anpassung der schalltechnischen Untersuchung im Bereich der Austraße für den Bereich des ehemaligen „BayWa-Geländes“, des Gebäudes der Firma Inotech sowie des ehemaligen „Danhauser-Geländes“. Die angesprochenen Bereiche sind in der schalltechnischen Untersuchung als Gewerbegebietsflächen (GE) angenommen. Laut rechtskräftigem Flächennutzungsplan der Stadt Nabburg würde es sich hierbei jedoch um ein Mischgebiet (MI) handeln. Auch in Zukunft sei in diesen Bereichen ein Mischgebiet (MI) geplant (siehe hierzu auch Bebauungsplanentwurf Südstadt).

Hierzu ist festzustellen:

Maßgebend sind bei schalltechnischen Untersuchungen die jeweiligen Festsetzungen in den rechtskräftigen Bebauungsplänen.

Gebiete, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, werden gem. § 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV nach Abs. 1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit beurteilt. Für diese Gebiete wurden vom Vorhabenträger die tatsächlichen baulichen Nutzungen gemäß § 1 Abs. 2 und 3 BauNVO beurteilt und in Gebietskategorien nach Absatz 1 Nr. 2 und 3 nach § 2 der 16. BImSchV eingestuft (siehe Lageplan „Nutzung/Gebietscharakter“ – Unterlage 3.1b).

Das Vorgehen des Vorhabenträgers entspricht den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV. Die Gebietseinstufungen anhand der tatsächlichen baulichen Nutzungen sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

7. Abstufung der alten Staatsstraße 2040 zur Ortsstraße

Durch die Verlegung der Staatsstraße werde die nicht mehr benötigte Ortsdurchfahrt nach den gesetzlichen Vorgaben abgestuft.

Zwischen der Einmündung der Bahnhofstraße und dem geplanten Kreisverkehr sei künftig eine Ortsstraße geplant, die sich nach Auffassung der Stadt in einem maroden Zustand befinde. Die Stadt fordert die Erneuerung des Straßenteilstücks vor dem Übergang in die Baulast der Stadt.

Hierzu ist festzustellen:

Dies ist in Art. 9 Abs. 4 BayStrWG geregelt. Wechselt – wie hier infolge der Abstufung der Staatsstraße 2040 alt zur Ortsstraße – die Straßenbaulast, so hat der bisherige Träger der Straßenbaulast (Freistaat Bayern) dafür einzustehen, dass er ihr in dem durch die bisherige Straßenklasse gebotenen Umfang genügt hat. Ist eine abzustufende Straße nicht ordnungsgemäß ausgebaut, so hat er dafür nur insoweit einzustehen, als der Ausbauzustand hinter den Anforderungen der künftigen Straßenklasse zurückbleibt. Entscheidend für die Beurteilung des Zustands der Staatsstraße 2040 alt ist der Zeitpunkt des Überganges.

Eine Festsetzung der einzelnen Maßnahmen ist wegen des nicht bekannten Straßenzustandes zum Zeitpunkt des Überganges nicht möglich.

Fazit:

Dem Einwand ist mit der Auflage Ziffer A.III.2.a)iii) nachgekommen worden, sodass eine Erledigung eingetreten ist, ansonsten werden sie zurückgewiesen.

8. Wendemöglichkeit für Entsorgungs-/Rettungsfahrzeuge am Ende des Rankenwegs vor der neuen Staatsstraße 2040 inklusiv Fußweganbindung

Die Stadt bemängelt in der Ortsstraße „Rankenweg“, dass dieser nicht an die geplante Staatsstraße 2040 angeschlossen wird und somit künftig eine Sackgasse darstellen würde. Es sei deshalb eine Wendemöglichkeit für Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge zwingend erforderlich.

Weiter wird die Anlegung einer Fußwegverbindung von der Wendemöglichkeit bis zum neuen Gehweg entlang der Staatsstraße gefordert.

Hierzu ist festzuhalten:

Die Forderung wurde von der Stadt Nabburg erstmals mit Schreiben zur Tektur b erhoben.

Der Vorhabenträger hat in der Erwiderung zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 die Anlegung einer Wendemöglichkeit im Bereich der südlichen Restfläche aus dem Grundstück Fl.-Nr.

1096/12 zugesagt und wird dies in der weiterführenden Planung mit der Stadt Nabburg abstimmen und berücksichtigen. Auf die Auflage unter Ziffer A.III.2.a)iii) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Eine Fußwegverbindung vom Rankenweg zum neuen Gehweg entlang der Staatsstraße 2040 ist planerisch (Unterlage 6/1b) bereits berücksichtigt.

Fazit:

Dem Einwand ist mit der Auflage Ziffer A.III.2.a)iii) nachgekommen worden, ansonsten werden er zurückgewiesen.

9. Wendemöglichkeit für Entsorgungs- /Rettungsfahrzeuge am Ende des Poststeigs vor der neuen Staatsstraße 2040 inklusiv Fußweganbindung

Die Stadt fordert in der Ortsstraße „Poststeig“ eine Wendemöglichkeit für Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge, da sie nicht an den geplanten Kreisverkehr angeschlossen ist.

Hierzu ist festzuhalten:

Die Forderung wurde von der Stadt Nabburg erstmals mit Schreiben zur Tektur b erhoben.

Bereits jetzt ist im Bestand keine Wendemöglichkeit vorhanden, die Situation wird sich insoweit nicht verschlechtern. Die Fahrbahn (Poststeig) verschmälert sich von der „Bahnhofstraße“ zur „Regensburger Straße“ erheblich. Auch endet die Ortsstraße derzeit als Gehweg in der „Regensburger Straße“. Das bestehende Straßenstück Richtung Regensburger Straße hat eine derzeitige Fahrbahnbreite von circa 2,00 m und ist auch schon im Bestand nicht für Ver-/ Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge befahrbar. Die Anlegung einer Wendemöglichkeit obliegt der Stadt Nabburg. Der Vorhabenträger hat in der Erwiderung eine Anpassung der bestehenden Fußweganbindung vom „Poststeig“ an den Gehweg des neuen Kreisverkehr West zugesagt. Auf die Auflage unter Ziffer A.III.2.a)iv) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Fazit:

Dem Einwand ist mit der Auflage Ziffer A.III.2.a)iv) des Beschlusses teilweise nachgekommen worden, ansonsten wird er zurückgewiesen.

10. Wendemöglichkeit für Entsorgungs-/Rettungsfahrzeuge am Ende des Bahnwegs vor der neuen Staatstraße 2040 inklusiv Fußweganbindung

Die Stadt Nabburg fordert auch am künftigen Ende der Ortsstraße „Bahnweg“, die zur Sackgasse wird, eine Wendemöglichkeit für Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge. Ferner wird die Anbindung einer Fußwegverbindung von der Wendemöglichkeit zur geplanten Staatstraße gefordert.

Hierzu ist festzuhalten:

Die Forderung wurde von der Stadt Nabburg erstmals mit Schreiben zur Tektur b erhoben.

Der Vorhabenträger hat in der Erwiderung zur Tektur b vom 18.12.2020 die Anlegung einer Wendemöglichkeit im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 1102/7 sowie auch eine Fußweganbindung vom Bahnweg an die geplante Staatsstraße 2040 zugesagt.

Auf die Auflage unter Ziffer A.III.2.a)v) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Fazit:

Dem Einwand ist mit der Auflage Ziffer A.III.2.a)v) des Beschlusses nachgekommen worden.

11. Rückhaltebecken im Bereich Austraße

Die Stadt Nabburg sieht den Hochwasserrückhalteraum (BwVz-Nr. 3.07T) des Sterzenbaches im Bereich der Austraße als landschaftsräumlich problematisch an. Sie schlägt vor diesen Bereich als naturnahe Wiesenmulde mit Retentionsfunktion zu gestalten.

Hierzu ist festzuhalten:

Die verlegte Austraße durchschneidet die Hochwassergefahrenfläche des Sterzenbachs und verhindert somit den natürlichen Abfluss des Hochwassers zwischen Trogbauwerk und der Austraße. Zur Rückhaltung und anschließenden Ableitung des bei HQ₁₀₀ anfallenden Oberflächenwassers aus diesem Bereich wird neben der Einmündung der Austraße in die Staatsstraße 2040neu ein Rückhaltebecken / Hochwasserrückhalteraum (Volumen circa 100 m³) errichtet. Der Ablauf erfolgt gedrosselt über eine Rohrleitung DN 400 in die zu verlegende Ortskanalisation. Die verlegte Kanalleitung wird auf einer Länge von circa 100 m zum Stauraumkanal ausgebaut, um den Drosselabfluss aus der Hochwassergefahrenfläche aufnehmen zu können. Die Maßnahme ist mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt.

Gemäß dem Maßnahmenplan, Unterlage 9.3b/1, sind zur Einbindung des Hochwasserrückhalterauges (Sterzenbach) in das Umfeld und zur Minimierung der Beeinträchtigung des Ortsbildes sind Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Ausweislich dem Maßnahmenblatt Nummer 20.1 G (Anlage 3 zur Unterlage 9.1b) sind insbesondere Einzelbäume, eine Oberbodenandekung sowie die Ansaat zur Entwicklung extensiv zu pflegender Wiesen beziehungsweise Krautfluren vorgesehen.

Um die anfallende Wassermenge bei HQ₁₀₀ in einer flachen, einfachen Wiesenmulde mit Retentionsfunktion aufnehmen zu können, wäre eine erheblich größere Grundstücksfläche erforderlich, die nicht frei von hydrotechnischen Gegebenheiten gewählt werden kann.

Mit der vorliegenden technischen Lösung werden weitergehende, vermeidbare Eingriffe in Privatgrundstücke vermieden und insgesamt der Flächenbedarf minimiert (Art. 9 Abs. BayStrWG).

Aus diesem Grund ist die mit der Fachbehörde abgestimmte Lösung vorzugswürdig.

Fazit:

Dem Einwand ist mit der Gestaltungsmaßnahme weitestgehend nachgekommen worden, ansonsten wird er zurückgewiesen.

12. Abwasseranlage der Stadt Nabburg

Die Stadt Nabburg fordert vom Vorhabenträger durch die geänderte Straßenführung die erforderlichen Anpassungen der Abwasserkanalisation (Schmutz- und Regenwasserleitungen) zu berücksichtigen und abzuwickeln.

Gegenüber der jetzigen Situation würden sich vergrößerte abzuleitende Wassermengen ergeben, was eine hydraulische Überprüfung des Rohrsystems erfordere. Sämtliche Kosten inklusive Ablösekosten für einen erhöhten Unterhaltsaufwand seien vom Vorhabenträger zu übernehmen.

Hierzu ist festzuhalten:

Die Forderung wurde von der Stadt Nabburg erstmals mit Schreiben zur Tektur b erhoben.

Im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 6.2b, BwVz-Nr. 4.13T wird der Stadt Nabburg als Entsorgungsunternehmen die Anpassung, Verlegung und Sicherung wie auch die Kostentragung zugesichert.

Die Kostentragung regelt sich nach dem Entschädigungsrecht. Hierzu wird in der Regel zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Nabburg eine Vereinbarung abgeschlossen. Die Inhalte einer Vereinbarung und Festlegungen zu Kosten und Ablösebeträgen sind jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Fazit:

Die Forderung ist bereits durch die planfestgestellten Unterlagen geregelt und wird ansonsten zurückgewiesen.

13. Wasserversorgungsanlage der Stadt Nabburg

Die Stadt Nabburg wendet ein, dass durch die geänderten Straßenführungen und die neuen Bauwerke eine Umlegung ihrer Wasserleitungen erforderlich sei.

Die Stadt Nabburg fordert vom Vorhabenträger im Zuge der Errichtung der geplanten Straßen und Bauwerke die erforderlichen Anpassungen der Wasserversorgung zu berücksichtigen und abzuwickeln. Gegenüber der jetzigen Situation würden sich gegebenenfalls auch geänderte Rohrdurchmesser ergeben, was eine hydraulische Überprüfung

erfordere. Sämtliche Kosten, die hierfür anfallen, seien vom Vorhabenträger zu übernehmen.

Hierzu ist festzuhalten:

Die Forderung wurde von der Stadt Nabburg erstmals mit Schreiben zur Tektur b erhoben.

Im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 6.2b, BwVz-Nr. 4.11, wird der Stadt Nabburg als Versorgungsunternehmen die Kostentragung zugesichert.

Die Kostentragung regelt sich nach dem Entschädigungsrecht. Hierzu wird in der Regel zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Nabburg eine Vereinbarung abgeschlossen. Die Inhalte einer Vereinbarung und Festlegungen zu Kosten und Ablösebeträgen sind jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Fazit:

Die Forderung ist bereits durch die planfestgestellten Unterlagen geregelt und wird ansonsten zurückgewiesen.

14. Zugang von der Georgenstraße und Treppenanlage

Die Stadt Nabburg wendet ein, dass nach ihrer Auffassung die Treppenanlage von der „Georgenstraße“ zur geplanten Fußgängerunterführung (BW 0-4) sehr eng sei. Zudem würden ein Grünstreifen und Pkw-Stellplätze bei der VR-Bank wegfallen. Zudem sei die Gestaltung unbefriedigend. Die Stadt Nabburg fordert eine Treppenanlage zur Brücke (BW 0-4) und zur Naab und eine Entflechtung des Geh- und Radverkehrs sowie im Sinne der Barrierefreiheit eine integrierte Rampenlösung.

Hierzu ist festzuhalten:

In der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde lediglich die bereits geplante Stützmauer (BwVz-Nr. 2.12T1) angepasst. Die dauernde Inanspruchnahme des Grunderwerbs wurde nicht geändert. Für das Treppenpodest wird lediglich der bestehende Grünstreifen der Bank beansprucht. In den ausgelegten Planunterlagen sind keine detaillierten Maße enthalten. Die genannten Maße wurden wohl aus den maßstäblichen Plan entnommen.

Aufgrund des vom Vorhabenträger vorgehaltenen Platzbedarfs ist davon auszugehen, dass die Treppenanlage der RAS 06 (Ziffer 6.1.8.8 Unter- und Überführungen S. 93 oben rechte Spalte) und damit den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Die Stadt Nabburg legt nicht dar, gegen welche anerkannte Regel der Technik die Planung verstößt.

Darüberhinausgehende gestalterische Ausführungen des Zugangs zur Georgenstraße können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Diese obliegen der Stadt und stehen nicht im Zu-

sammenhang mit der Beseitigung des Bahnüberganges und sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hinsichtlich der geforderten Entflechtung der Rad- und Fußgängerverkehre ist festzustellen, dass entsprechend den Planunterlagen seitens des Vorhabenträgers lediglich eine Fußgängerunterführung vorgesehen ist. Die Führung der Radverkehre erfolgt über einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zuge der geplanten Staatsstraße.

Bezüglich der Aussagen zum Grunderwerb bei der Bank, ist festzustellen, dass die Stadt Naburg in ihrem Einwendungsschreiben keine eigene Betroffenheit geltend macht, sondern allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BverwG, Urteil vom 03.11.2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Fazit:

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

15. Rampe zwischen altem Brückenweg und Georgenstraße

Die Stadt bemängelt, dass die Rampe in Verlängerung der Straße „Alter Brückweg“ mit einer Steigung von teilweise 8 % nicht barrierefrei sei.

Es werden die Integration des verlängerten alten Brückenwegs als Teil eines barrierefreien Abgangs (Variante b, Machbarkeitsstudie S. 51) und Gefälleanpassungen im Wegverlauf gefordert.

Hierzu ist festzuhalten:

Die Barrierefreiheit des Vorhabens ist über den hochgesetzten (südöstlichen) Geh- und Radweg im Bereich des Trogbauwerkes gewährleistet.

Der Vorhabenträger erarbeitete im Vorfeld der Tektur b vom 18. Dezember 2020 für die Rampe zwischen der „Georgenstraße“ und dem „Alten Brückweg“ fünf barrierefreie Varianten aus, welche sich innerhalb der Grunderwerbsgrenzen (keine weitere Inanspruchnahme des Parkplatzes Flurstück 487) befinden.

Über die verfahrensgegenständliche Planung hinausgehende städtebaulich, gestalterische Ausführungen des Abgangs obliegen der Stadt Naburg. Hierzu gehören die Änderung der Planung und die Übernahme der dadurch entstehenden Mehrkosten in Bezug auf die Planfeststellungslösung beziehungsweise Mehrkosten die durch die gültige Kreuzungs- beziehungsweise

Planungsvereinbarung nicht abgedeckt sind (sogenannte nicht kreuzungsbedingte Kosten). Zur Erreichung des Planungsziels ist eine städtebaulich gestaltete Ausführung des Abganges nicht erforderlich.

Hinsichtlich der Abmessungen der Fußgängerunterführung (BW 0-4) wird auf die Ausführungen unter Ziffer b)iii)(4)(b) des Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

16. Fuß- und Radwegunterführung – Höhenentwicklung

Die Stadt vertritt die Auffassung, dass die verfahrensgegenständliche Fußgängerunterführung (BW 0-4) eine beengte Tieflage schaffe und stadtgesterisch höchst problematisch sei. An der Westseite der Bahn (Altstadtseite) entstehe ein, sehr schmaler, dafür hoher Raum (Georgenstraße, inkl. Brüstung Treppe = +4,5 m, zzgl. Bahnkörper, inkl. Lärmschutzwand = insgesamt +9,5 m). Es sei ein dunkler und klammer Angstrum vorprogrammiert. Seitens der Stadt Nabburg wird vorgeschlagen, die Treppenanlage um 90° zu drehen und so die Wegrichtung der Georgenstraße weiter zu führen (Machbarkeitsstudie S. 48-49, 51).

Hierzu ist festzuhalten:

Die Fußwegunterführung in der Georgenstraße wird von der Tektur vom 18. Dezember 2020 nicht betroffen. Die in den Antragsunterlagen enthaltene Unterführung stellt eine reine Fußgängerunterführung dar. Der Radverkehr wird straßenbegleitend durch den Trog geführt. Die Anordnung der Treppenanlage stellt die technisch vorteilhafteste Lösung dar. Die dargestellte Ausführung und Gestaltung ist Teil der Kreuzungsmaßnahme und mit allen Kreuzungsbeteiligten abgestimmt.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Städtebaulich, gestalterische Ausführungen der Treppenanlage obliegen der Stadt Nabburg. Hierzu gehören die Änderung der Planung und die Übernahme der dadurch entstehenden Mehrkosten in Bezug auf die Planfeststellungslösung bzw. Mehrkosten die durch die gültige Kreuzungs- und der Planungsvereinbarung abgedeckt sind (nicht kreuzungsbedingte Kosten). Im Planfeststellungsverfahren befindet sich gegenständlich lediglich eine Fußgängerunterführung.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

17. Fuß- und Radwegunterführung - Breite

Aus Sicht der Stadt ist die geplante lichten Weite (Tunnelbreite) von 4,0 m gestalterisch bedenklich, da gerechnet auf die Länge und Höhe eher eine Röhre als eine großzügige Öffnung mit Zugang zum Ufer der Naab entstehen würde. Die Stadt fordert jede Möglichkeit auszuloten und zu nutzen, um die Durchgangsbreite zu erweitern. Die von der Stadt Nabburg in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie schlägt 6,0 m vor, um eine Großzügigkeit des Durchgangs zu erzielen, die natürliche Belichtung zu verbessern und einen Angstraum zu vermeiden.

Hierzu ist festzuhalten:

Im Planfeststellungsverfahren befindet sich gegenständlich lediglich eine Fußgängerunterführung.

Die in den Antragsunterlagen enthaltene Unterführung stellt eine reine Fußgängerunterführung dar. Die Länge der Unterführung ohne Stützmauer beträgt 12,85 m. Entsprechend den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA), Ausgabe 2002 sollten „Unterführungen [...] mindestens 3,00 m breit sein [...]. (Erst) bei längeren Unterführungen (> 15 m) sind entsprechend größere Breiten zu wählen. [...] Als Mindesthöhe sind 2,50 m einzuhalten.“

Zudem wurde gemäß Genehmigungsschreiben zur Kreuzungsvereinbarung vom 28. Oktober 2010 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine größere „Lichte Weite“ (LW = 4,00 m) akzeptiert und als zur Eisenbahnkreuzungsmasse gehörig gesehen. Das Bundesministerium prüft bei der Zustimmung zur Kostenübernahme nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht auch, ob die anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden, insofern diese eingehalten werden wird die Kostenübernahme zugesagt. Mit allen Kreuzungsbeteiligten wurde seinerzeit übereingekommen, dass die lichte Weite (LW) der Unterführung auf 4,00 m vergrößert und dies als kreuzungsbedingt angesehen wird. Die gewählte Breite geht über das erforderliche Mindestmaß der EFA hinaus. Dies stellt bereits ein Entgegenkommen dar und kann lediglich durch die südwestlich gelegene, jedoch nicht überdeckelte Stützwand (Länge: circa 16,95 m) begründet werden. Eine darüberhinausgehende Verbreiterung der LW wäre als nicht kreuzungsbedingt anzusehen. Die Höhe der Unterführung entspricht den anerkannten Regeln der Technik. Die Vergrößerung der lichten Höhe (LH) würde eine weitere Absenkung der Fußwegeverbindung bedeuten und eine Nutzung bereits bei häufigere Hochwasserereignissen nicht mehr ermöglichen. Eine häufigere Sperrung der Unterführung wäre die Folge.

Folglich entspricht die geplante Fußwegunterführung mit einer lichten Weite von 4 Meter aus technischer Sicht den Anerkannten Regeln der Technik und erfüllt somit die Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Den gesetzlichen Vorgaben des Art. 9 Abs. 1 S. 2 BayStrWG, wonach

die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und unterhalten zu haben, wird durch die Einhaltung der technischen Regelwerke Rechnung getragen. Auf die Ziffer B.II.2.b)iii)(4)(b) (Bahnbrücke, BW 0-4) des Beschlusses wird verwiesen.

Städtebaulich, gestalterische oder geänderte Ausführungen der Treppenanlage obliegen der Stadt Nabburg. Hierzu gehören die Änderung der Planung und die Übernahme der dadurch entstehenden Mehrkosten in Bezug auf die Planfeststellungslösung beziehungsweise Mehrkosten die durch die gültige Kreuzungsvereinbarung nicht abgedeckt sind Kreuzungsvereinbarung nicht abgedeckt sind (nicht kreuzungsbedingte Kosten). Sie sind nicht durch die Beseitigung des Bahnüberganges bedingt.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

18. Fuß- und Radwegunterführung-Verkehrssicherheit

Die Stadt befürchtet einen Konflikt am westlichen Tunnelausgang, da dort neben der Rampe auch eine Treppe angeschlossen ist. Die Stadt fordert eine breitere Wegeföhrung und die Anlage einer 1,5 m breiten Grünfläche westlich der Fußgängerunterführung. Nach Ansicht der Stadt Nabburg können dadurch Fußgängerverkehr und Radverkehr besser aufeinander Acht geben (Machbarkeitsstudie S. 48-49, 51).

Hierzu ist festzuhalten:

Im Planfeststellungsverfahren befindet sich gegenständlich lediglich eine Fußgängerunterführung. Die Breite der Wegeföhrung ist gemäß Richtlinie (EFA Ziffer 3.3.7.1) ausreichend. Den gesetzlichen Vorgaben des Art. 9 Abs. 1 S. 2 BayStrWG, wonach die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und unterhalten zu haben, wird durch die Einhaltung der technischen Regelwerke Rechnung getragen.

Der Fußweg ist nicht Hochwasserfrei, so dass eine ganzjährige Benutzung nicht gesichert ist. Die Fuß- und Radwegführung über den Trog im Zuge der verlegten Staatstraße 2040 ist ganzjährige nutzbar.

Eine Verbreiterung der Wegeföhrung führt zu zusätzlichen Eingriffen in Privateigentum und zu Eingriffen in den Geschäftsparkplatz (Flurstück 487). Städtebaulich, gestalterische Ausführungen der Wege obliegen der Stadt Nabburg. Hierzu gehören der zusätzlich erforderliche Grunderwerb, die Änderung der Planung und die Übernahme der dadurch entstehenden Mehrkosten

in Bezug auf die Planfeststellungslösung bzw. Mehrkosten die durch die gültige Kreuzungsver-
einbarung nicht abgedeckt sind (nicht kreuzungsbedingte Kosten).

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

19. Rampe östlich der Bahnlinie

Die Stadt wendet ein, dass die Rampe östlich der Bahnlinie, die nach der Unterführung
auf die Naabbrücke führt, mit einer Längsneigung von 11% Gefälle nicht barrierefrei sei.
Sie fordert den Weg entsprechend dem Gestaltungsvorschlag (Verschiebung des Geh-
weganschlusses nach Süd-Westen) anzupassen (Machbarkeitsstudie S. 48-49, 51).

Hierzu ist festzuhalten:

Die fußläufige Verbindung von der Naabbrücke zur Fußgängerunterführung(BW 0-4, Ziffer
b)iii)(4)(b) des Beschlusses) ist aufgespalten in einen östlichen und einen westlichen Fußweg.

Die Fußgängerunterführung ist nicht Hochwasserfrei und nicht ganzjährig benutzbar. Die Mach-
barkeitsstudie ist nicht verfahrensgegenständig und liegt auch der Planungsvereinbarung
(Vorhabenträger/Stadt Nabburg) nicht zugrunde. Aufgrund der Topographie und der beengten,
innerstädtischen Platzverhältnisse können nicht alle Rampen barrierefrei angelegt werden. Eine
barrierefreie Führung bietet die östliche Gehwegführung. Die Barrierefreiheit der Maßnahme ist
ganzjährig über das Trogbauwerk gegeben. Die gesetzlichen Anforderungen des Art. 9 Abs. 1
S. 5 BayStrWG, wonach die Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit
sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen sind, Barrierefreiheit
ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen, soweit nicht andere überwiegende öffentliche
Belange, insbesondere solche der Verkehrssicherheit, entgegenstehen, sind somit eingehalten.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

20. Fußwegverbindung zur Nordgauhalle

Nach Ansicht der Stadt fehle in der Planung eine direkte Fußwegeverbindung östlich der
Fußgängerunterführung zur Nordgauhalle. Sie fordert einen Uferweg im Sinn der Zugäng-
lichkeit des Naabufers einzuplanen (Machbarkeitsstudie S. 46-47).

Hierzu ist festzuhalten:

Die Forderung wurde von der Stadt Nabburg erstmals mit Schreiben zur Tektur b erhoben.

Eine zusätzliche Fußwegverbindung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und die Planung obliegt daher der Stadt Nabburg. Dazu gehören insbesondere der zusätzlich erforderliche Grunderwerb, die Planung, die Baurechtschaffung, die Ausführung und die Kosten für die Ergänzung.

Die Erreichbarkeit der Nordgauhalle ist über die neuen Gehwegverbindungen und wie bisher über den Turnhallenweg gewährleistet.

Die Stadt legt nicht dar, warum die geplante fußläufige Erschließung der Nordgauhalle nicht ausreichend ist.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

21. Parkplatzkonzept im Bereich der Nordgauhalle

Die Stadt bewertet die in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 aufgenommene Vorschlag zur Neugestaltung der Stellplatzanlage vor der Nordgauhalle als sehr unübersichtlich, da diese stark segmentiert und für die Nutzer schwer überseh- und damit verstehbar sei. Sie fordert, die Stellplätze klarer anzuordnen und für die privaten Liegenschaften am Turnhallenweg einen Grünbereich nach Westen vorzusehen (Machbarkeitsstudie S. 46-47).

Hierzu ist festzuhalten:

Ein Planungsbüro hat im Auftrag des Vorhabenträgers ein Parkplatzkonzept erarbeitet und festgestellt, dass im Bestand circa 96 Parkplätze und gemäß dem neuen Konzept nur noch 66 Parkplätze zu Verfügung stehen. Beim gemeinsamen Termin am 11. März 2020 in Nabburg wurde das Parkplatzkonzept vom Vorhabenträger der Stadt vorgestellt. Die Stadt Nabburg hat dem Konzept zugestimmt. Somit wurde die Neugestaltung in die Tekturunterlagen (Tektur b vom 18. Dezember 2020) aufgenommen.

Grundsätzlich gilt für den Wegfall der Parkplätze das Entschädigungsrecht.

Die Stadt Nabburg kann die in der Tektur b vorgenommene Neuordnung und Anordnung der Parkplätze nach ihren Vorstellungen anpassen. Derzeit haben die privaten Liegenschaften am Turnhallenweg keinen Grünbereich nach Westen. Der Parkplatz reicht im Bestand bis an die Häuserfront beziehungsweise Grundstücksgrenze heran. Städtebaulich, gestalterische Ausführungen des Parkplatzes obliegen der Stadt Nabburg. Hierzu gehören die Änderung der Planung und die Übernahme der dadurch entstehenden Mehrkosten in Bezug auf die Planfeststellungslösung beziehungsweise die Mehrkosten die durch die gültige Planungs- beziehungsweise Kreuzungsvereinbarung nicht abgedeckt sind (nicht kreuzungsbedingte Kosten). Die durch das Vorhaben verursachten Anpassungen sind grundsätzlich vom Vorhabenträger zu tragen. Im

Bauwerksverzeichnis, Unterlage 6.2b, ist im BwVz-Nr. 1.05aT1 sind der Umfang der Anpassungen wie auch die Kostentragung beschrieben. Die Kosten für die Herstellung beziehungsweise Anpassung des neugeordneten Parkplatzes inklusiv der Entwässerung und aller Einfassungen und Abstützungen werden als notwendige Folgemaßnahme eingestuft.

Für den Wegfall der 30 Parkplätze ist auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, das nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist.

Eine Neuordnung der Parkplätze durch die Stadt kann außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfolgen und ist nach dem Entschädigungsrecht zu regeln. Die Stadt legt im Übrigen nicht dar, warum das mit ihr abgestimmte Konzept nicht den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Das Konzept ist vielmehr flächensparend angelegt.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

22. Stellplatzbilanzierung im Bereich der Nordgauhalle

Von Seiten der Stadt Nabburg wird vorgetragen, dass der Parkplatz und dessen Aufteilung vor der Nordgauhalle komplett überarbeitet werden müsse, so dass die Anzahl der Stellplätze nachher und vorher gleich sei. Sie fordert einen Ersatz der wegfallenden Stellplätze an geeigneter Stelle. Die Kosten hierfür seien vom Vorhabenträger zu tragen.

Hierzu ist festzuhalten:

Grundsätzlich gilt für den Wegfall der Parkplätze das Entschädigungsrecht.

Der Vorhabenträger hat für die Bilanzierung der Parkplätze und dessen Aufteilung vor der Nordgauhalle von einem Fachplaner durchführen lassen. Hinsichtlich des Ergebnisses wird auf die Ausführungen unter Ziffer 21 der Einwendungen der Stadt verwiesen. Auch sonst ist der Einwand inhaltlich gleich.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

23. Rückhaltebecken im Auslaufbereich des Sterzenbachs

Aus Sicht der Stadt sei das Rückhaltebecken zwischen der Umgehungsstraße, östlich der Bahn und zwischen den beiden Fuß-/Radwegen nicht nachvollziehbar. Es wirke nach Ansicht der Stadt eher als Pfütze denn als Becken. Es sei landschaftsräumlich problematisch. Sie fordert diesen Bereich als naturnahe Wiese mit Retentionsfunktion zu gestalten (Machbarkeitsstudie S. 46-47).

Hierzu ist festzuhalten:

Die Forderung wurde von der Stadt Nabburg erstmals mit Schreiben zur Tektur b erhoben.

Zwischen den beiden Gehwegen (BwVz-Nr. 1.15) wird im Bereich des neugeschaffenen offenen Bachlaufes eine Geländemodellierung angelegt, die die Abflusssituation des Sterzenbaches verbessert und als zusätzlicher Retentionsraum bei Hochwasserereignissen dient. Der Auslauf aus der Geländemodellierung bzw. der Zulauf zur Naab erfolgt künftig über einen neuen Rechteckdurchlass. Die Einbindung des Sterzenbaches in die Maßnahme wurde intensiv mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt und wird fachlich dort mitgetragen.

Ergänzend wird auf die Ausführungen im Beschluss unter den Ziffern B.II.2.b)v)(2)(b)(03) und B.II.2.b)vi)(1)(b) Bezug genommen. Die Ausbildung des Retentionsraumes ist fachlich geboten.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

24. Überwölbung am ehemaligen Brückenkopf (Westufer)

Die Stadt Nabburg möchte die Überwölbung am ehemaligen Brückenkopf/Westufer zwischen dem Fußweg und der Naab zugunsten einer von der Stadt gewünschten Wege- und Sichtbeziehung beseitigt wissen. Sie schlägt hier eine flachere Geländemodellierung und die Zugänglichkeit zur Naab vor wie in der Machbarkeitsstudie (S. 46-47) aufgezeigt. Nach ihrer Auffassung sei die Überwölbung als Hochwasserschutz untauglich.

Hierzu ist festzuhalten:

Wie bereits mehrmals festgehalten, wird die Fußgängerunterführung nicht hochwasserfrei ausgebildet und aufgrund des südöstlichen hochwasserfreien Geh- und Radweges über den Trog ist dies auch nicht notwendig. Ferner ist der Uferbereich der Naab im betreffenden Abschnitt in der amtlichen Biotopkartierung erfasst und nach § 30 BNatSchG geschützt.

Die vorhabenbedingten, bauzeitlichen und randlichen Eingriffe in diesen Bereich werden durch die Vermeidungsmaßnahme 8 V minimiert. Dadurch werden auch Beeinträchtigungen streng und europarechtlich geschützter Arten vermieden.

Die vorliegende Planung enthält neben der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch eine artenschutzrechtliche Prüfung. Hier wird die Wiederherstellung der beanspruchten Uferbereiche als notwendige Vermeidungsmaßnahme aufgeführt.

Eine flache Geländemodellierung mit Zugänglichkeit zur Naab widerspricht diesen Ausführungen. Zudem fehlen in der Machbarkeitsstudie grundsätzlich naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Aspekte.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die vorliegende Planung fachgerecht und somit nicht zu beanstanden.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

25. Hochwasserschutz im Bereich der Fuß und Radwegunterführung

Die Stadt Nabburg bemängelt, dass für die Fußgängerunterführung auf der Ostseite kein wirksamer Hochwasserschutz vor einem HQ₁₀₀ (367,90 NHN, inklusiv 50 cm Freibord - Büro HRPI, Stand Juli 2020) vorgesehen sei. Sie befürchtet, dass dadurch Teile des „Alten Brückenweges“ beziehungsweise die Fußwegunterführung überschwemmt werden könnten. Sie fordert einen wirksamen Hochwasserschutz.

Hierzu ist festzuhalten:

Wie bereits mehrfach beschrieben ist ein wirksamer Hochwasserschutz HQ₁₀₀ nicht Gegenstand der Planfeststellung und obliegt somit auch nicht dem Vorhabenträger. Der Vorhabenträger ist dazu verpflichtet, mit der Planung keine Verschlechterung der bestehenden HQ₁₀₀-Gefahrenflächen herbeizuführen. Dies wird durch die gegenständliche Planung in Abstimmung mit der Wasserwirtschaft gewährleistet.

Die Fußgängerunterführung ist aus trassierungstechnischen beziehungsweise topographischen Gründen nicht hochwasserfrei, da der Hochpunkt des östlichen Fußweges circa 1 m und die Sohle der Fußgängerunterführung circa 2,10 m unter der Hochwasserkote HQ₁₀₀ (367,25 m ü.N.N.) liegt. Zudem wären aufwendige Modellierungsarbeiten im Bereich der Uferböschungen (Naab) und darüber hinaus ein hochwasser- und grundwasserfreier Trog erforderlich. Dieser Trog würde wiederum den Retentionsraum der Naab reduzieren und die Grundwasserströme negativ beeinflussen. Um künftig und während des Baus die Auswirkungen eines Hochwasserereignisses in der Straße „Alter Brückweg“ zu reduzieren, wurde durch den Vorhabenträger eine selbsttätige Rückstauklappe am bestehenden Durchlass in der Ortsstraße „Alter Brückweg“ im Rahmen der Tektur b vom 18. Dezember 2020 ergänzt. Gegenüber der jetzigen Situation tritt keine hydraulische Verschlechterung ein. Auf die Ausführungen zum Einwendungsführer 043 Ziffer B.II.2.d)xxvii) und Ziffer A.III.2.a)vii) (Auflage) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Die Notwendigkeit einer zusätzlichen hochwasserfreien Wegeverbindung für Fußgänger ist vorliegend aufgrund der vorgesehenen hochwasserfreien Verbindung über den Trog nicht gegeben.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

26. Wegfall des Kreisverkehrs Ost

Die Stadt bemängelt, dass der Kreisverkehr am Bauende im Ortsteil Venedig durch die Tektur b vom 18.12.2020 entfallen ist.

Nach Auffassung der Stadt sei durch den Wegfall des Kreisverkehrs die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für den gesamten Streckenverlauf nicht mehr gegeben. Daher fordert die Stadt Nabburg die Umsetzung des Kreisverkehrs Ost.

Hierzu ist festzuhalten:

Der Einwand, durch den Wegfall des Kreisverkehrs Ost aus der bisherigen Planung sei die Sicherheit und Leichtigkeit nicht mehr gegeben, wird durch die Stadt Nabburg nicht hinreichend dargelegt.

Insbesondere wegen seiner fehlenden Planrechtfertigung war der Kreisverkehr im Osten an der Kreuzung Oberviechtacher Straße/Neunburger Straße/ Hütgasse und Venediger Weg aus dem Planfeststellungsverfahren herauszunehmen. Dieser kann nicht - quasi „bei Gelegenheit“ - mit planfestgestellt werden. Eine Änderung des Knotens ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu lösen. Hierbei sind auch alternative Lösungen insbesondere eine Lichtzeichenanlage zu untersuchen.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

27. Unbestimmtheit und Unübersichtlichkeit der Planunterlagen

Die Stadt Nabburg sieht die Planunterlagen aufgrund der extrem vielen Überlagerungen der einzelnen Darstellungen als unübersichtlich und unbestimmt an.

Es sei teilweise nur sehr schwer zu erkennen wo welches Bauwerk ist beziehungsweise an welcher Stelle in der Planung Änderungen vorgenommen wurden. Die Stadtverwaltung könne nicht ausschließen, dass wichtige Punkte in den Planunterlagen übersehen wurden beziehungsweise nicht erkennbar waren.

Daher trägt die Stadt Nabburg allgemeine Bedenken hinsichtlich der Bestimmtheit und Übersichtlichkeit der Planunterlagen vor.

Hierzu ist festzustellen:

Die maßstäbliche Darstellung der Planunterlagen ist seit dem Erstantrag gleichgeblieben. Die Darstellung der Tekturen in einem Plan ist erforderlich, damit die Änderungen ersichtlich sind. Allerdings tragen nicht nur die Planunterlagen, sondern auch der Erläuterungsbericht und das Bauwerksverzeichnis zum Verständnis der Änderungen beziehungsweise Ergänzungen bei.

Zudem entsprechen die vom Vorhabenträger ausgearbeiteten Planunterlagen den gängigen in der straßenrechtlichen Planfeststellung üblichen Standards.

Fazit:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Tektur vom 27. Januar 2017 wurden von der Stadt mit Stellungnahme vom 18. April 2017 keine Forderungen vorgetragen. Stattdessen wird auf die Stellungnahme vom 01. Februar 2011 mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 42/2011 verwiesen. Im Stadtratsbeschluss sind katalogartig 15 Punkte aufgezählt, die teilweise in der Stellungnahme zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 in inhaltlich gleicher oder ähnlicher Form nochmals vorgetragen wurden.

Die Einwendungen im Stadtratsbeschluss Nr. 42/2011 wurden zudem am 17. April 2018 in Naburg erörtert.

Nachfolgend werden die Punkte aus dem Stadtratsbeschluss Nr. 42/2011 zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 aufgelistet und gewertet.

Unter Nr. 1 fordert die Stadt anstelle der verfahrensgegenständliche Fußgängerunterführung (BW 0-4) eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung mit einer lichten Weite von 5 m.

Hierzu ist festzustellen:

Dieser Punkt wurde unter der laufenden Nr. 17 der städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 ähnlich und vom Bestreben nach einem größeren (lichten Weite) Bauwerk mit einer anderen Funktion inhaltlich gleich vorgetragen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Fazit:

Eine erneute Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Unter Nr. 2 wurde von der oben bereits mehrfach genannten Fußgängerunterführung (BW 0-4) eine fußläufige Anbindung an die Straße „Alter Brückweg“ und eine Kompensation der weggefallenen Einmündung der Straße „Alter Brückweg“ in die „Georgenstraße“ (Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2040) gefordert.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat in der Tektur vom 21. Januar 2017 dem Einwand abgeholfen (insbesondere BwVz-Nr. 1.02cT1 und 2.07nT). Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Nr. 15 der Stellungnahme vom 10. Juni 2021 und auf Ziffer B.II.2.d)xxvii) des Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Eine erneute Bewertung durch die Panfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Unter Nr. 3 wurde eine geänderte Führung des Turnhallenweges vor der Nordgauhalle aus städtebaulichen Gründen und aus Gründen der Verkehrssicherheit gefordert.

Hierzu ist festzustellen:

Im Erörterungstermin hat die Stadt eine neue Verlegungsskizze für die Trassierung des zu verlegenden Turnhallenweges übergeben. Der Vorhabenträger hat – wie zu Nr. 21 der städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 beschrieben – den Vorplatz in Abstimmung mit der Stadt zur Nordgauhalle überplant. Im Übrigen wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Fazit:

Eine erneute Bewertung durch die Panfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Unter Nr. 4 werden Querungshilfen für Fußgänger und den Schülerverkehr in optimaler Form beim Bahnhof, möglichst als Unterführung, gefordert. Diese Forderung wurde in der Nr. 1 der städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 präzisiert und grundsätzlich wiederholt.

Hierzu ist festzustellen:

Im Erörterungstermin wurde kein Einvernehmen erreicht und die Forderung aufrechterhalten. Auf die Ausführungen zu Nr. 1 der städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 wird verwiesen.

Fazit:

Eine erneute Bewertung durch die Panfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Von **Nr. 5 bis 7** wird für die Anpassung der städtischen Ver- und Entsorgungsleitungen wie auch die Kostenübernahme für die zusätzliche Einleitung des Straßenabwassers in die städtische Kanalisation gefordert.

Hierzu ist festzustellen:

Inhaltsgleiche Forderungen sind auch in der städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 in den Nr. 12 und 13 enthalten. Auf die dortigen Ausführungen wie auch auf die Kostenzusage im Erörterungstermin vom 17. April 2018 wird verwiesen.

Hilfsweise wird noch auf die Ausführungen im Bauwerksverzeichnis insbesondere zu den Ziffern:

Laufende Nummer	Bezeichnung
4.11	Gesamte Baustrecke: Wasserleitung
4.13T	Gesamte Baustrecke: Kanalleitung
4.15T1	Gesamte Baustrecke: Drainagen

verwiesen.

Fazit:

Eine erneute Bewertung durch die Panfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Unter Nr. 8 wurde bezüglich der Gewässer 3. Ordnung ein Hochwasserkonzept infolge des geplanten Vorhabens gefordert. Namentlich werden der Sterzenbach und der Pfandlbach genannt.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger ist in der Tektur vom 27.01.2017 dem, soweit maßnahmenbezogene Anpassungen erforderlich waren, nachgekommen. Der Einmündungsbereich des Sterzenbaches in die Naab wurde in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt überplant. Beim Pfandlbach wird der Durchlass verlängert und an die neue Situation angepasst (BwVz-Nr. 3.05T1). In der neuerlichen städtischen Stellungnahme vom 10.06.2021 zur Tektur b vom 18.12.2020 wurden unter Nr. 23 neuerliche Einwendungen vorgetragen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Fazit:

Eine erneute Bewertung durch die Panfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Unter Nr. 9 wird bei Überflutungen die Sicherstellung von Rettungswegen und ausreichend leistungsfähige Pumpen gefordert.

Hierzu ist festzustellen:

Dieser Forderung ist der Vorhabenträger in der Tektur vom 27. Januar 2017 durch die Anpassung des südlichen hochgesetzten kombinierten Geh- und Radweges, der von Rettungsfahrzeugen befahren werden kann, nachgekommen. Der Vorhabenträger hat mit der Integrierten Leitstelle Amberg das Lichtraumprofil abgestimmt. Im Erörterungstermin vom 17. April 2018 wurde noch ergänzend mitgeteilt, dass redundante Pumpensysteme installiert werden, um Starkregenereignissen entgegenzuwirken.

In der neuerlichen städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden hierzu keine Einwendungen vorgetragen. Somit wird davon ausgegangen, dass mit der im Verfahren vorliegenden Lösung Einverständnis besteht.

Fazit:

Der Vorhabenträger hat den Einwendungen durch die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Erklärung zu den Pumpen im Erörterungstermin abgeholfen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Unter Nr. 10 wird von der Stadt bei der Gestaltung der neuen Naabbrücke gefordert auch städtebauliche Belange zu berücksichtigen und ein Architektenwettbewerb gefordert.

Hierzu ist festzustellen:

Im Erörterungstermin vom 17.04.2018 wurde vom Vorhabenträger zugesichert eine gestalterische Abstimmung mit der Stadt durchzuführen und weitere Details außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Der Forderung nach einem Architektenwettbewerb wurde nicht entsprochen. Die Stadt erklärte sich damit einverstanden. Da in der neuerlichen städtischen Stellungnahme vom 10.06.2021 zur Tektur b vom 18.12.2020 keine Einwendungen vorgetragen wurden, wird davon ausgegangen, dass damit Einverständnis besteht. Ein Rechtsanspruch auf einen Architektenwettbewerb wurde weder vorgetragen noch begründet. Gleiches gilt hinsichtlich der Mitwirkung an der Gestaltung.

Fazit:

Die Einwendungen werden, soweit nicht Zusagen des Vorhabenträgers im Erörterungstermin gemacht wurden, zurückgewiesen.

Unter Nr. 11 wird wie unter der Nr. 7 der neuerlichen städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 von Seiten der Stadt für die abzustufenden Straßen ein ordnungsgemäßer Zustand (Art. 9 Abs. 4 BayStrWG) eingefordert.

Hierzu ist festzustellen:

Auf die Ausführungen zu Punkt 7 wird verwiesen.

Fazit:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht gesetzlich geregelt sind.

Unter Nr. 12 und 13 wird gefordert die Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit gering zu halten und die Erschließung der Anwohner zu gewährleisten.

Hierzu ist festzustellen:

Auf die in den Ziffern 7.3 und 6.5 der planfestgestellten Unterlage 1b getätigten Ausführungen wird verwiesen. Im Erörterungstermin vom 17. April 2018 wurden vom Vorhabenträger ergänzende Erläuterungen/Erklärungen gemacht. Auf diese wird ebenfalls verwiesen. Mit der Erklärung des Vorhabenvertreters wurde seinerzeit der Einwand für ausgeräumt erklärt. In der neuerlichen städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 werden von Seiten der Stadt keine Ausführungen getätigt, sodass dies als Einverständnis gewertet wird.

Fazit:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, sofern sie nicht durch die Erklärung des Vorhabenvertreters im Erörterungstermin erledigt sind.

Unter Nr. 14 würden von Seiten der Stadt Nabburg dem Vorhabenträger, die Gestaltungsvorschläge des Stadtentwicklungskonzepts (SEK) zur Umsetzung empfohlen.

Hierzu ist festzustellen:

Im Vorfeld der geplanten Maßnahme fanden zahlreiche Abstimmungen zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger statt. Zur städtebaulichen Einbindung hat die Stadt das Bauleitplanverfahren „Umgehungsstraße Südstadt“ angestoßen. Hierzu liegen der Regierung folgende Daten vor:

Änderungsbeschluss zum Flächennutzungsplan und Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans	vom	05.05.2009
Öffentliche Bekanntmachung der Beschlüsse	vom	07.07.2009
Frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung gem. § 3 Abs. und § 4 Abs. 1 BauGB	vom	15.07.2009

bis 28.08.2009

Behandlung der Ergebnisse der Beteiligung vom 09.03.2010

Billigungs- und Auslegungsbeschlüsse vom 19.10.2010

Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB u. § 4 Abs. 2 BauGB .. vom 10.12.2010

bis 12.01.2011

Die in der öffentlichen Auslegung bei der Stadt eingegangenen Einwendungen und Anregungen wurden nach hiesigen Stand bisher nicht vom Stadtrat behandelt.

Die Stadt hat die Unterlagen seinerzeit auch an die Regierung der Oberpfalz – Planfeststellungsbehörde – gesandt. Eine Stellungnahme erfolgte nicht, da die Planfeststellungsbehörde kein Träger öffentlicher Belange ist. Die Planfeststellungsbehörde hat die Stadt Nabburg bezüglich einer Stellungnahme an das zuständige Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach verwiesen.

Anzumerken ist, dass die Gestaltungsvorschläge des Fachplaners im Wesentlichen im Umgriff des Bebauungsplanes liegen. Der räumliche Umgriff des Planfeststellungsverfahrens wurde nach hiesigen Kenntnisstand zwischen der Stadt und den Vorhabenträger abgestimmt.

Im Erörterungstermin vom 17. April 2018 hat der Vorhabenträger grundsätzlich sein Einverständnis zu den Vorschlägen erklärt, sofern keine zusätzlichen Kosten entstehen. Er verwies hinsichtlich der Fußgängerunterführung (BW 0-4) darauf, dass diese von der Bahn geplant wird. Mit den Erklärungen waren die Vertreter der Stadt einverstanden und die Empfehlung – Einwendung – wurde für ausgeräumt erklärt. In der neuerlichen städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 werden von Seiten der Stadt keine Ausführungen diesbezüglich getätigt, so dass das im Erörterungstermin erzielte Einverständnis weiterhin angenommen wird.

Fazit:

Die Einwendungen sind durch die Erklärung im Erörterungstermin ausgeräumt worden und ansonsten werden sie zurückgewiesen.

Unter Nr. 15 wird informativ vorgetragen, dass im rückwärtigen /westlichen Bereich des BayWa-Grundstücks in der Austraße statt dem Mischgebiet (MI) auch ein Kerngebiet (MK) nach BauNVO ausgewiesen werden könnte.

Hierzu ist festzustellen:

Im Erörterungstermin vom 17. April 2018 hat der Vorhabenträger den Hinweis zur Kenntnis genommen. In der Tektur b vom 18. Dezember 2020 hat der Vorhabenträger entsprechend den

gesetzlichen Vorgaben die tatsächliche Nutzung, sofern kein gültiger Bebauungsplan vorliegt, in der Unterlage 3.1b erfasst. Im dazugehörigen Anhörungsverfahren wurden dagegen keine Einwendungen, auch in der neuerlichen städtischen Stellungnahme vom 10. Juni 2021 zur Tektur b vom 18. Dezember 2020, vorgetragen.

Fazit:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Gesamtbewertung der umfangreichen Stellungnahmen der Stadt Nabburg:

Die Forderungen der Stadt Nabburg werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

ii) Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberpfalz

Die Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberpfalz hat mit Schreiben vom 16. November 2010 zu den Antrags-Planunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen und zahlreiche Forderungen vorgetragen.

Mit den vorgelegten und geplanten Baumaßnahmen insbesondere mit der geplanten neuen Naabbrücke Staatsstraße 2040 in Nabburg bestehe gemäß den Aussagen der übersandten Planunterlagen von Seiten der Fischereiberatung grundsätzliche Einverständnis, wenn die Straßenentwässerung, mit Ausnahme des Teils, der über das Regenrückhaltebecken in die Naab eingeleitet wird, über die Ortkanalisation erfolge.

Hierzu ist festzustellen:

Im Erörterungstermin vom 17. April 2018 wurde der Vorbehalt ausgeräumt, da der Vorhabenträger die Entwässerung bereits in den Antragsunterlagen so geplant hat.

Ferner wurden im selben Erörterungstermin zudem weitere Einwendungen ausgeräumt. Dies betrifft insbesondere die Forderungen, den Fischereiberechtigten, der anwesend war, zu beteiligen.

Den im Schreiben vom 16. November 2010 genannten Forderungen (Eintrag von Baumaterial oder wassergefährdenden Stoffen, Bauwasserhaltung, Gewässertrübungen, Uferböschungen, Uferbewuchs, überflüssiges Aushubmaterial, frischer Beton und Zement für den Zeitraum der Bauausführung) wurde durch Auflagen in Ziffer A.III.8 (Fischerei) dieses Beschlusses nachgekommen.

Auf die Ausführungen und Zusagen des Vorhabenträgers in der Niederschrift zum Erörterungstermin vom 17. April 2018 wird verwiesen.

Gegenüber den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 hat die Fachberatung für Fischerei in der E-Mail vom 4. April 2017 keine Stellungnahme oder Einwendungen erhoben, sondern lediglich auf die Ausführungen aus 2010 verwiesen, die, wie oben beschrieben, erörtert wurden.

Hinsichtlich der geforderten Beschränkung der Bauzeit im Gewässer auf die Monate Juli bis Oktober konnte im Erörterungstermin keine Einigung erreicht werden.

Hierzu ist festzustellen:

Bezüglich der Forderung der Beschränkung des Bauzeitfensters fanden im November 2020 zwischen der Fachberatungsstelle für Fischerei, dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde ergänzende Abstimmungen statt. Mit E-Mail vom 10. November 2020 forderte die Fachberatungsstelle für Fischerei bei Nichteinhaltung des geforderten Bauzeitfensters eine zusätzliche Ausgleichsmaßnahme (Einbringen von Störsteinen, Anlegen von Kieslaichplätzen mit Rundkies (Körnung 16+32/32+64)). Die Ausgleichsmaßnahme sei mit dem Fischereiberechtigten und der Fachberatung für Fischerei abzustimmen. Es seien mindestens 15 Störsteine (Kantenlänge 0,8-1,0 m) sowie zwei Lkw-Ladungen Rundkies an geeigneter Stelle einzubringen. In diesem Zusammenhang wurde auch auf das Gewässerentwicklungskonzept für die Naab (FWK 1_F 278) vom März 2019 verwiesen. Das Gewässerentwicklungskonzept für die Naab wurde von der ÖKON GmbH erstellt und empfiehlt unter anderen das Anlegen von Kieslaichplätzen zur Förderung der im Bestand gefährdeten strömungsliebenden Fischarten. Diesen Forderungen ist der Vorhabenträger in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 mit den zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen 9 V und 10 V (Aufwertung des Gewässerlebensraums für die Fischfauna), insbesondere durch das geplante Einbringen von Störsteinen (circa 15 Stück, Kantenlänge 0,8 – 1,0 m) sowie von Kies in geeigneten Bereichen der Naab vollumfänglich nachgekommen. Auf die Maßnahmenbeschreibung in der Unterlage 9.1b, Anlage 3 der Planfeststellungsunterlagen sowie die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)ix)(3) des Beschlusses wird insoweit Bezug genommen.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungsmaßnahmen in den Maßnahmenblättern 9 V und 10 V sind geeignet dem Verschlechterungsverbot der EU-WRRL sowie den Art. 69 BayFiG entgegenzuwirken. Eine ablehnende Stellungnahme zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde weder von der Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Oberpfalz noch von der höheren beziehungsweise unteren Naturschutzbehörde oder der Wasserwirtschaftsverwaltung vorgetragen.

Fazit:

Den Forderungen der Fachberatung für Fischerei wurde somit vollumfänglich entsprochen, so dass diesbezüglich eine Erledigung eingetreten ist. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist damit nicht mehr erforderlich.

iii) Landratsamt Schwandorf

Das Landratsamt Schwandorf hat mit Schreiben 14. Februar .2011 mehrere Stellungnahmen zu den Antrags-Planunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung abgegeben.

- Mit Schreiben vom 18. Februar 2011 hat die untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Schwandorf den Antragsunterlagen vom 18. Februar 2010 zugestimmt. Das Vorhaben wurde bereits im Vorfeld abgestimmt. Am Erörterungstermin hat kein Vertreter teilgenommen.
- Die Tiefbauverwaltung des Landkreise Schwandorf hat mit Schreiben vom 18. Februar 2011 Stellung genommen. In fünf Punkten wurden Einwendungen erhoben.

Im Erörterungstermin vom 17. April 2018 war ein Vertreter anwesend. Zwischen dem Vorhabenträger und der Tiefbauverwaltung wurde über jeden Punkt Einvernehmen erzielt. Das Ergebnis wird wie folgt kurz zusammengefasst: Der Vorhabenträger trägt die Bau- und Unterhaltungskosten des westlichen Kreisverkehrsplatzes am Bauanfang, die Befestigung der in den Kreisverkehr einmündenden Kreisstraße SAD 28 wird zwischen dem Vorhabenträger und der Tiefbauverwaltung abgestimmt, die Straßenentwässerung wird den geänderten Verhältnissen angepasst und es wird zwischen dem Vorhabenträger und der Tiefbauverwaltung eine Vereinbarung zur Baudurchführung der Umbauarbeiten abgeschlossen.

Nähere Einzelheiten können der Niederschrift zum Erörterungstermin vom 17. April 2018 entnommen werden.

- Der Bereich Technische Bauaufsicht und Denkmalschutz am Landratsamt weist darauf hin, dass möglicherweise Bodendenkmäler (Karolingische Siedlungsfunde D-3-6539-0124) betroffen sein können und empfiehlt die Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege. Das Sachgebiet 3.4 ist darüber hinaus weiterhin im Verfahren zum Erlass des Bebauungsplanes „Umgehungsstraße Südstadt“ beteiligt. Am Erörterungstermin am 17. April 2018 war kein Vertreter zugegen.

Zwischenfazit

Von der Planfeststellungsbehörde ist auch das Landesamt für Denkmalpflege im Verfahren beteiligt worden und hat sich hierzu geäußert. Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.c)v) und

B.II.2.b)ix)(2) des Beschlusses wird, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen. Zum Erörterungstermin am 17.04.2018 war kein Vertreter des Landesamtes für Denkmalpflege anwesend. Die Ausführungen der technischen Bauaufsicht sind als Hinweise zu bewerten. Eine Entscheidung ist nicht zutreffen.

- Die fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt hat mit E-Mail vom 17. Februar 2017 mitgeteilt, dass das Wasserwirtschaftsamt auch um eine Stellungnahme aufgefordert sei und zu Vermeidung einer Doppelprüfung auf eine genaue Prüfung des Vorhabens verzichtet werde. Nach grober Durchsicht der Unterlagen durch die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft werden folgende wasserwirtschaftlich und wasserrechtlich relevanten Punkte benannt: Bauwasserhaltung, Gewässerausbau der Naab mit Retentionsraumausgleich, Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in die Naab, Baustelleneinrichtung im Überschwemmungsgebiet, Art. 20 BayWG (Genehmigung von Anlagen (Zu § 36 WHG)), Kreuzung von Bächen. Am Erörterungstermin hat kein Vertreter der fachkundigen Stelle teilgenommen.

Zwischenfazit

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die einzelnen Punkte in den Unterlagen zum Bauvorhaben abgehandelt und wurden zudem vom Wasserwirtschaftsamt Weiden geprüft. Mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Weiden wurde ein Einvernehmen hergestellt. Zudem hat das Landratsamt Schwandorf als zuständige Untere Wasserrechtsbehörde das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Insoweit wurde ein Einvernehmen mit der Fachbehörde hergestellt.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 hat das Landratsamt eine weitere Stellungnahme mit Schreiben vom 4. April 2017 abgegeben.

- Naturschutz
Die untere Naturschutzbehörde teilt mit, dass die Schutzgüter in der Umweltverträglichkeitsstudie erfasst und die sich durch das Vorhaben ergebenden Auswirkungen bewertet worden seien. Mit den im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgenommenen Eingriffen bestehe Einverständnis. Die Einstufung der Flächen in unterschiedliche Kategorien sei schlüssig und die gewählten Ausgleichsfaktoren seien nachvollziehbar. Der ermittelte Kompensationsbedarf werde auf der Sammelkompensationsfläche SAD 13 bei Zangenstein eingebracht. Im Artenschutzbeitrag und landschaftspflegerischen Begleitplan seien die streng geschützten beziehungsweise besonders geschützten Arten aufgelistet.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass für die kleine Bartfledermaus, die Zwergfledermaus und die Bachmuschel, welche Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sind, die Ausnahme von den

Verboten entsprechend des § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt wird, da das Tötungsverbot nicht ausgeschlossen werden kann.

Entsprechend der Forderung der Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Schwandorf sei während der gesamten Bauphase durch eine fachlich qualifizierte Umweltbaubegleitung sicher zu stellen, dass die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere zur Konfliktvermeidung, fachgerecht umgesetzt beziehungsweise bei unvorhersehbaren Nachweisen oder Ereignissen, die während der Bauausführung auftreten und den Artenschutz betreffen, entsprechende Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung veranlasst werden.

Zwischenfazit

Der Vorhabenträger und die höhere Naturschutzbehörde tragen die Feststellung mit. Sie sind, wie auch die erforderlichen Unterlagen zur Erteilung der Ausnahmeerteilungen für den Artenschutz, in den Antragsunterlagen des Vorhabenträgers bereits enthalten, so dass insoweit ein Einvernehmen besteht. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist damit nicht erforderlich.

- Bodenschutz

Das Landratsamt berichtet über vier Grundstücke im Verlauf der geplanten Straße mit Altlasten beziehungsweise mit Verdacht auf Altlasten.

o Flurstück 1096/4 der Gemarkung Nabburg

Auf dem Flurstück 1096/4 habe sich eine Tankstelle befunden. Im Vorfeld von Umbauarbeiten wurde im Jahr 2001 eine orientierende Untersuchung im Bereich der Tanks und der Zapfsäulen durchgeführt. Als Ergebnis sei festgestellt worden, dass zwar leicht erhöhte Werte für den Parameter Mineralölkohlenwasserstoffe vorliegen (max. 190 mg/kg bei einem Stufe-1-Wert von 100 mg/kg), diese aber keine weiteren Maßnahmen erforderlich machen. Es wurde für den Aushub die abfallrechtliche Deklaration und ordnungsgemäße Entsorgung des Aushubmaterials gefordert. Der Ansicht des Gutachters hat sich auch das Wasserwirtschaftsamt Weiden angeschlossen. Weitere Erkenntnisse liegen dem Landratsamt nicht vor.

o Flurnummer 1170/5 der Gemarkung Nabburg

Das Grundstück sei unter der ABuDIS-Nummer 37600814 als Altstandort im Altlastenkataster erfasst. Auf dem Grundstück haben sich während der vorherigen Nutzung als Baustoffhandel eine Eigenverbrauchstankstelle und ein Waschplatz befunden. Die Tankstelle sei im Jahr 2001 nach ihrer Stilllegung rückgebaut worden, die Bodenverunreinigungen unter dem unterirdischen Diesel-Öltank durch

MKW wurden entfernt. Für die Kontrolle des Grundwassers sei ein Pegel eingebaut worden, dessen Beprobung ergab keine Auffälligkeiten; es seien keine Kohlenwasserstoffe nachweisbar. Auch bei einer erneuten Beprobung zwei Jahre später seien keine Kohlenwasserstoffe festgestellt worden. Weitere Maßnahmen waren laut Wasserwirtschaftsamt Weiden nicht notwendig; der Altlastverdacht für den Pfad Boden – Gewässer sei somit ausgeräumt.

Im Bereich des Wasch- beziehungsweise Abfüllplatzes sei eine PAK-Belastung festgestellt worden, die bei einer Änderung der derzeitigen Nutzung und der vorhandenen Versiegelung nochmals zu untersuchen sei. Diese Untersuchung wurde durchgeführt, dabei wurden keine Bodenverunreinigungen angetroffen, die eine Sanierung erfordern würden. Die Pfade Boden – Mensch und Boden – Nutzpflanze wurden bisher nicht abgeklärt. So lange kein Eingriff in die vorhandene Versiegelung unternommen werde, sei aus bodenschutzrechtlicher Sicht nichts veranlasst. Vor einer Nutzungsänderung seien die beiden Nutzungspfade abzuklären.

Sollte im Zuge der geplanten Baumaßnahmen die Versiegelung entfernt werden, ist sie nach Abschluss der Arbeiten wiederherzustellen.

- Flurnummer 1102 der Gemarkung Nabburg

Das Grundstück sei unter der ABuDIS-Nummer 37600818 als Altstandort im Altlastenkataster erfasst. Die durch den Betrieb der Tankstelle verursachten Verunreinigungen seien im Jahr 2003 entfernt worden. Die Beprobung einer nach der Sanierung errichteten Grundwassermessstelle hat ergeben, dass keine weitergehenden Maßnahmen zur Tankstellensanierung erforderlich seien.

Bei den Aushubarbeiten wurden allerdings Auffüllungen mit Bauschutt, Schlacke und Hausmüll unbekannter Herkunft festgestellt. Diese Auffüllungen seien mit MKW verunreinigt.

- Flurnummer 1710/64 der Gemarkung Nabburg

Das Grundstück sei mit vier ABuDIS-Nummern im Altlastenkataster erfasst. Die Auswirkungen der Tätigkeiten des Unternehmens erstrecken sich bis in den südlichen Bereich der Flurnummer 1102 der Gemarkung Nabburg hinein. Für diese Bereiche liegen Untersuchungen des Unternehmens vor, die Ausdehnung der Verunreinigungen seien nicht bekannt. Sanierungsmaßnahmen haben bis jetzt nicht stattgefunden.

Beim Unternehmens-Gebäude gegenüber dem Verkehrsgarten, das im Zuge der Baumaßnahmen abgerissen wird, handele es sich um ein ehemaliges Funktionsgebäude. Ein im Auftrag der Stadt Nabburg beauftragter Gutachter habe bei einer Untersuchung Verunreinigungen festgestellt.

Bei Eingriffen in den Boden wird die Beauftragung eines nach § 18 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) zugelassener Sachverständiger gefordert.

Zwischenfazit:

Der Vorhabenträger hat die Hinweise im weiteren Verfahren geprüft und ergänzende Untersuchungen durchgeführt. Er wird entsprechend den gesetzlichen Vorgaben die unmittelbar betroffenen Altlasten fachgerecht behandeln beziehungsweise entsorgen. Einzelheiten können der Unterlage 1b sowie der zugehörigen Anlage 1b3T1 (Altlastensituation), die im Rahmen der Tektur b vom 18. Dezember 2020 vorgelegt wurde, entnommen werden. Darin wird auch der Einsatz eines nach § 18 BBodSchG zugelassenen Sachverständigen zugesagt. Am Erörterungstermin vom 17. April 2018 hat kein Vertreter des Landratsamtes teilgenommen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hierzu keine Entscheidung notwendig.

- Untere Wasserbehörde

Im Bereich der Wasserwirtschaft, so das Landratsamt, sei das Wasserwirtschaftsamt Weiden die wesentlich berührte Fachstelle. In Art. 63 Abs. 3 Satz 3 BayWG sei bestimmt, dass das Landesamt für Umwelt und die Wasserwirtschaftsämter die fachlichen Belange der Wasserwirtschaft in anderen Verfahren (wie zum Beispiel im Planfeststellungsverfahren) zu vertreten haben.

Allgemein berichtet daher das Landratsamt, dass aus seiner Sicht keine wasserrechtlichen Bedenken bestünden, wenn die Vorgaben des am Verfahren zu beteiligenden Wasserwirtschaftsamtes Weiden berücksichtigt werden. So seien demnach gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG neben der Planfeststellung andere behördliche Entscheidungen nach Landes- oder Bundesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (wie z.B. die Gewässerverlegung, § 67 Abs. 2 WHG) nicht erforderlich, da diese von der Planfeststellung konzentriert werden.

Zu beachten sei lediglich, dass im Hinblick auf die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse im Sinne des § 19 Abs. 1 WHG über das Einvernehmen der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Schwandorf nach § 19 Abs. 3 WHG erst entschieden werden kann, wenn dieser die gutachterlichen Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamtes Weiden zu dem Vorhaben vorliegen.

Zwischenfazit

Eine Äußerung oder Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

- Abfallrecht

Gegen die in den überlassenen Unterlagen dargestellte Planänderung bestehen aus abfallrechtlicher Sicht keine Einwendungen. Bedingungen und Auflagen sind aus Sicht des Landratsamts Schwandorf nicht veranlasst.

Bezüglich des Abbruchs der bestehenden baulichen Anlagen wird auf die Ausführungen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz zum qualifizierten Gebäuderückbau hingewiesen. Diese sind im Internet unter http://www.lfu.bayern.de/abfall/schadstoffratgeber_gebaeuderueckbau/arbeitshilfe/index.htm verfügbar.

Zwischenfazit

Da mit der Planung und den Ausführungen des Vorhabenträgers Einverständnis besteht, ist eine Äußerung oder Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Der Hinweis auf die Arbeitshilfe des Landesamtes für Umwelt wurde an den Vorhabenträger weitergeleitet.

- Immissionsschutz

Auf eine Stellungnahme wurde von Seiten des Landratsamtes wegen fehlender Zuständigkeit verzichtet, da die Zuständigkeit beim Landesamt für Umwelt liegt.

Zwischenfazit

Auch hier ist eine Äußerung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

- Brand- und Katastrophenschutz

Aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutz werden zwar keine Einwände erhoben, jedoch ist vom Vorhabenträger zu gewährleisten, dass während der Bauphase eine Querung der Naab durch Rettungs- und Einsatzfahrzeuge gegeben ist und auch die Baustellen im Notfall durch Einsatzfahrzeuge angefahren werden können.

Dies wurde vom Vorhabenträger in der Erwiderung zur Stellungnahme zugesagt. Auch in der Unterlage 1b wurde dies unter Ziffer 6.5 dies abgehandelt.

Zwischenfazit

Eine Entscheidung oder Äußerung der Planfeststellungsbehörde ist nicht veranlasst.

- Tiefbauabteilung

Von Seiten der Tiefbauabteilung des Landkreises wurde keine neuerlichen Einwendungen oder Stellungnahmen vorgetragen.

Bereits mit der E-Mail vom 27.02.2017 teilt die Verkehrsbehörde beim Landratsamt Schwandorf zur Tektur vom 27.01.2017 mit, dass aus ihrer Sicht keine Einwände bestehen.

Zu den Tekturunterlagen der Tektur b vom 18.12.2020 wurden verschiedene Stellungnahmen abgegeben:

- Untere Straßenverkehrsbehörde (E-Mail v. 10.06.2021)
Von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde werden keine Einwände erhoben.
- Wasserrecht (E-Mail v. 10.06.2021)
Die untere Wasserbehörde am Landratsamt Schwandorf hat im Vollzug der Wassergesetze eine Stellungnahme abgegeben, die hier kurz zusammengefasst bewertet wird.

Zwischenfazit:

Im Wesentlichen wird aufgrund der Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG auf die zuständige Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes verwiesen und die Übernahme der dort geforderten Auflagen gefordert.

Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)vi) des Beschlusses wird Bezug genommen. Zudem hat das Landratsamt Schwandorf als zuständige Untere Wasserrechtsbehörde das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Insoweit wurde ein Einvernehmen mit der Fachbehörde hergestellt. Bezüglich der Stellungnahme der Unteren Wasserrechtsbehörde ist damit eine Erledigung eingetreten.

- Bodenschutz (E-Mail v. 10. Juni 2021)
Zum Bodenschutz wird eine Stellungnahme abgegeben. Hier wird auf die bereits oben erwähnte Stellungnahme des Landratsamtes (Schreiben vom 4. April 2017) verwiesen. Ferner wird Bezug genommen auf die Anlage 1b3T1 der Unterlage 1b und die darin enthaltene Feststellung, dass vor allem in Flächen der Bahn teils starke Belastungen des Bodens vorliegen.

Zwischenfazit:

Hinsichtlich der geforderten Beteiligung eines Sachverständigen nach § 18 BBodSchG (Vorschlag in Anlage 1b3T1 Seite 14 der Unterlage 1b) und der Vorlage eines Sanierungsberichtes wird auf die Ziffer A.III.9.i)f. des Beschlusses verwiesen.

- Immissionsschutz (E-Mail v. 10. Juni 2021)
Das Landratsamt verweist auf die Stellungnahme des Sachgebietes 50 der Regierung der Oberpfalz.

Zwischenfazit:

Eine eigene Stellungnahme erfolgte nicht. Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)iv) des Beschlusses wird Bezug genommen.

- Naturschutz (E-Mail v. 15. Juni 2021)
Die untere Naturschutzbehörde (Team 630) hat eine Stellungnahme (8. Juni 2021)

nachgereicht. Hervorgehoben wurde die geringfügigen Änderungen und Überarbeitungen und insbesondere die zusätzlichen Vermeidungsmaßnahmen V 9 und V 10, die den Gewässerlebensraum der Naab für Muscheln und die Fischfauna optimieren.

Mit der vorliegenden Planung, die den Anforderungen des Bayerischen Naturschutzgesetzes entspricht, besteht von der unteren Naturschutzbehörde aus naturschutzfachlicher Sicht Einverständnis.

- Tiefbauverwaltung (E-Mail v. 10. Juni 2021)
1. Anbindung der Kreisstraße SAD 28

Bei der Anbindung der Kreisstraße SAD 28 an den geplanten Kreisverkehr, sei die Befahrbarkeit nach RBSV 2020 nachzuweisen.

Hierzu ist festzustellen:

Die Nutzung einer Straße im Rahmen ihrer Widmung ist für den Verkehr (Gemeingebrauch) von jedermann gestattet (Art. 14 BayStrWG). Nach Art. 9 Abs. 2 BayStrWG sind beim Bau und der Unterhaltung allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik zu beachten. Dazu zählen auch die Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV). Der Vorhabenträger hat die Befahrbarkeit anhand der zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen gültigen Sammlung „Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001“ (RBSV 2001) überprüft. Auch eine neuerliche grobe Überprüfung der Befahrbarkeit des Kreisverkehrs – entsprechend dem jetzigen Planungsstand – nach der aktuellen „Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (RBSV), Ausgabe 2020“ ergab kein anderes Ergebnis.

Alle Richtlinien berücksichtigen in der Regel die Fahrzeuge, die nach der Straßenverkehrszulassungsordnung zugelassen sind. In der neueren Ausgabe der Richtlinie werden die Fahrzeuge in Gruppen eingeteilt und innerhalb der Gruppen werden aus dem Kollektiv diejenigen Kraftfahrzeuge ausgewählt, die in ihren Abmessungen annähernd einem sogenannten „85 %-Fahrzeug“ entsprechen. Das heißt: nicht für selten auftretenden Fahrzeuge und ihren Maximalabmessungen findet die Bemessung statt, sondern nur für den überwiegenden Teil. Hierbei ist zu beachten, dass Fahrzeuge in den ausgewählten Gruppen die maximal zulässigen Abmessungen der StVZO berücksichtigen.

Der Vorhabenträger wird, so seine Zusicherung, im weiteren Planungsprozess der Ausführungsplanung, in einem geeigneten Maßstab, die neueren Schleppkurven zugrunde legen. Eine zunächst grobe Überprüfung nach neuer Richtlinie hat ergeben, dass eventuell anfallende geringe Anpassungen innerhalb der vorliegenden Grunderwerbsgrenzen erfolgen können.

Zwischenfazit:

Somit ergeben sich keine planfeststellungsrelevanten Auswirkungen durch die neue Richtlinie, bei der lediglich einzelne Fahrzeuge (Gruppen) aktualisiert wurden oder neu hinzugekommen sind.

2. Überbreite Schwerlastzüge

Der Landkreis bittet bei der Planung des Kreisverkehrs auch die Befahrbarkeit von überbreiten Schwerlastzügen zu berücksichtigen.

Hierzu ist festzustellen:

Was überbreite Schwerlastzüge sind wird vom Einwender nicht näher vorgetragen. Wie bereits zu Nr. 1 ausgeführt, kann eine Bemessung nur nach bekannten Fahrzeugkollektiven erfolgen. Bei einer Benutzung der Straße mit Fahrzeugen deren Gemeingebrauch nach Art. 14 BayStrWG hinaus geht, liegt eine Sondernutzung insbesondere nach Art. 18 BayStrWG vor. Sie bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Zuständig für Ausnahmeverfahren nach § 29 StVO sind die Straßenverkehrsbehörden. In der Regel werden bei diesen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen die Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschritten. Ein Rechtsanspruch auf die Befahrbarkeit einer Straße kann daraus nicht hergeleitet werden.

Zwischenfazit:

Aus der Bitte der Kreisverwaltung kann kein über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehender Anspruch abgeleitet werden. Die Bitte wird zurückgewiesen beziehungsweise kann vom Vorhabenträger nicht berücksichtigt werden.

3. Entwässerungseinrichtung der Kreisstraßen

Der Einwender fordert, dass infolge des Vorhabens die Entwässerung der Kreisstraße nicht verschlechtert wird.

Hierzu ist festzustellen:

Eine Verschlechterung der Entwässerung der Kreisstraße gegenüber der jetzigen Situation wäre vom Vorhabenträger auch ohne Einwendung zu vermeiden. Der Vorhabenträger hat in der Erwiderung im Übrigen zugesichert eine Verschlechterung zu vermeiden.

Zwischenfazit:

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es nicht.

4. Beschilderungen und Markierungen

Der Einwender fordert eine Abstimmung der Beschilderung und Markierung mit der Verkehrsbehörde und deren Kostentragung durch den Vorhabenträger.

Hierzu ist festzustellen:

Beschilderungen und Markierungen sind Verkehrszeichen und bedürfen einer verkehrsrechtlichen Anordnung nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch die Verkehrsbehörde. Sie ist Bestandteil (Art. 2 BayStrWG) der Straße. Die Kostentragung ist gesetzlich geregelt.

Zwischenfazit:

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es nicht.

5. Verkehrsemissionen

Der Einwender fordert vom Vorhabenträger hinsichtlich der von der Straße ausgehenden Emissionen eine Freistellung von Entschädigungsansprüchen. Ferner die Tragung von Schallschutzmaßnahmen und anderer Maßnahmen.

Hierzu ist festzustellen:

Der Gesetzgeber hat im Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 41 BImSchG) und der 16. BImSchV den Verkehrslärmschutz geregelt. Weitere Regelungen sind nicht erforderlich. Im Übrigen wird auf die planfestgestellten Unterlage 4b ff. sowie auf die Ziffer B.II.2.b)iv) und Ziffer A.III.7 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Zwischenfazit:

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

6. Vereinbarung

Der Einwender fordert eine schriftliche Vereinbarung über die Planung, den Bau und der Durchführung sowie der Kostentragung der Kreuzungsanlage.

Hierzu ist festzustellen:

Das Landratsamt Schwandorf hat mit Schreiben 14. Februar 2011 B.II.2.b)iv) bereits eine Vereinbarung gefordert. In der Erörterungsverhandlung vom 17. April 2018 und der zugehörigen Niederschrift über das Ergebnis zum Erörterungstermin vom 17. April 2018 sowie zu den obigen Ausführungen zum Schreiben des Landratsamtes vom 14. Februar 2011 wird Bezug genommen.

Zwischenfazit:

Der Forderung wurde bereits in der Erörterung durch die Zusage des Vorhabenträgers entsprochen. Der Einwand ist damit ausgeräumt, so dass keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich ist.

Fazit:

Die Forderungen des Landratsamtes werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

iv) Wasserwirtschaftsamt Weiden

Die wasserwirtschaftlichen Belange wurden bereits im Beschluss unter den Ziffern A.IV, B.II.2.b)iii)(5), B.II.2.b)iii)(6), B.II.2.b)iv)(5) und B.II.2.b)vi) behandelt.

Das Wasserwirtschaftsamt Weiden hat mit Schreiben vom 16. Februar 2011 zu den Antrags-Planunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen.

Darin wird zu den nachfolgenden Punkten Stellung genommen:

- Hochwasser

Die Auswirkungen der Maßnahme seien vom Vorhabenträger mit dem Wasserwirtschaftsamt im Vorfeld abgestimmt worden. Durch den Neubau der Naabbrücke mit einem etwas vergrößerten Abflussquerschnitt gegenüber der bestehenden abzubrechenden Brücke würde sich oberhalb eine geringfügige Absenkung des Wasserspiegels ergeben. Unterhalb der neuen Brücke käme es jedoch zu einem leichten Wasserspiegelanstieg. Die Auswirkungen der Maßnahme auf einen hundertjährigen Hochwasserabfluss der Naab seien durch eine 2D-Wasserspiegelberechnung ermittelt worden. Die Ergebnisse seien grundsätzlich plausibel. Die Planunterlagen zum Antrag würden nur eine Differenzierung der Wasserspiegeländerungen in 5 cm Schritten zulassen. Um beurteilen zu können, ob die Auswirkungen wesentlich sind oder nicht, wurde eine feinere Differenzierung gefordert. Das gesamte Model solle auf einer CD zu den Antragsunterlagen genommen werden.

Zwischenfazit:

In den weiteren Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und dem Wasserwirtschaftsamt wurden die erforderlichen Unterlagen einvernehmlich festgelegt und dem Wasserwirtschaftsamt Weiden übergeben. Wegen des großen Umfangs verständigten sich der Vorhabenträger und das Wasserwirtschaftsamt nur diejenigen Unterlagen in das Planfeststellungsverfahren einzubringen, die erforderlich sind, damit die Betroffenen ihre Betroffenheit erkennen können. Diese Unterlagen, denen auch eine feinere Berechnungsgenauigkeit von +/- 1 cm zugrunde liegt wurden der Tektur vom 27. Januar 2017 beigefügt. Die Berechnung wurden auf Plausibilität geprüft und bestätigt. Im Ergebnis entsteht durch den Brückenneubau im Bereich der Bauung bei einem HQ₁₀₀ kein schädlicher Anstieg.

Der Einwand wurde durch die Tektur vom 27. Januar 2017 erledigt. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

- Retentionsraumausgleich

Die Retentionsraumbilanzierung sei plausibel. Die Erläuterung zur hydraulischen Berechnung sollen den Planfeststellungsunterlagen beigelegt werden.

Zwischenfazit

Der Einwand wurde durch die Tektur vom 27. Januar 2017 erledigt. Hinsichtlich der geforderten Beilegung von Unterlagen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen und Abstimmungen zu den Ausführungen zum Hochwasser verwiesen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

- Gewässer III. Ordnung

Sterzenbach:

Am westlichen Naabufer, so das Wasserwirtschaftsamt, circa 40 m unterhalb des bestehenden Brückenwiderlagers mündet der Sterzenbach (Gewässer III. Ordnung) in die Naab. Das Einzugsgebiet des Sterzenbachs würde circa 2,1 km² betragen. Der Bachverlauf sei im Siedlungsbereich überwiegend verrohrt. Dieser Bachlauf sei in den Planunterlagen nicht dargestellt worden. Auch im Erläuterungsbericht sei keine Aussage dazu enthalten, ob beziehungsweise in wie weit der Sterzenbach von der Maßnahme berührt ist. Die Behörde bittet die Unterlagen zu ergänzen und verweist auf frühere Abstimmungsgespräche.

Zwischenfazit

Der Einwand wurde durch die Tektur vom 27. Januar 2017 erledigt. Hinsichtlich der geforderten Beilegung von Unterlagen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen und Abstimmungen zu den Ausführungen zum Hochwasser verwiesen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Pfandlbach: (Im Bereich des Kreisverkehrs West am Bauanfang)

Der Pfandlbach sei im Siedlungsbereich von Nabburg teilweise verrohrt. Die Verrohrung würde, wenn überhaupt, den Bereich des Kreisverkehrsplatzes am Bauanfang im Westen von Nabburg berühren. Die Lage sei grundsätzlich bekannt. Das Wasserwirtschaftsamt verweist auf ein früheres Abstimmungsgespräch mit dem Vorhabenträger, dem Fachplaner, dem Wasserwirtschaftsamt und der Stadt Nabburg vom 1. Dezember 2009.



Die rote Linie zeigt die bekannte Verrohrung des Pfandelbaches im Bereich des Parkplatzes und der Straßenkreuzung
Abbildung 5 Verrohrung Pfandelbach

Demnach erfolgen beim Umbau der bestehenden Kreuzung zum Kreisverkehrsplatz keine Eingriffe in die bestehende Verrohrung des Pfandelbachs, da für das Vorhaben lediglich Erdbaumaßnahmen bis zur Unterkante der vorhandenen Frostschicht erforderlich werden. Siehe Unterlage 1b Ziffer 5.6.1 der planfestgestellten Unterlagen.

Die im seinerzeitigen Gesprächsvermerk festgehaltenen Aussagen, dass zur Vermeidung von Verklausungen beim Einlaufbauwerk zur bestehenden Verrohrung zwischen der Staatsstraße 2040 und dem Brünweg (Tiefpunkt), soweit realisierbar eine Mulde anzulegen wäre, um einen kontrollierten Abfluss des Wassers zu gewährleisten, sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht nachvollziehbar. Falls es überhaupt erforderlich sein sollte Anpassungsarbeiten durchzuführen, sicherte seinerzeit der Vorhabenträger die erforderliche Anpassung an die geänderte Situation zu. Nach der derzeitigen Planungstiefe ist eine Anpassung des Pfandelbachs nicht veranlasst.

Zwischenfazit

Der Einwand wurde durch die Tektur vom 27. Januar 2017 erledigt. Hinsichtlich der geforderten Beilegung von Unterlagen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen und Abstimmungen zu

den Ausführungen zum Hochwasser verwiesen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

- Grundwasser

Das Wasserwirtschaftsamt hat aus hydrogeologischer Sicht eine Anmerkung zum Trogbauwerk vorgetragen:

Das Trogbauwerk würde an seiner tiefsten Stelle bis nahe an die Sohle des eigentlichen Grundwasserleiters (Quartär) reichen, was zu einem deutlichen Grundwasseraufstau führen würde. Bei Normalbedingungen dürfte das Grundwasser aus nordwestlicher Richtung anströmen, wobei ein zusätzlicher Grundwasseranstrom aus Nordwesten entlang eines heute wohl verrohrten Bachgrabens mit einzurechnen sei. Diesem Umstand solle bei der Planung unbedingt Rechnung getragen werden. Ein Grundwasseraufstau wäre durch geeignete Maßnahmen zu verhindern, zumal die Grundwasserflurabstände ohnehin sehr gering eingeschätzt werden. Die vorgesehenen baulichen Maßnahmen seien noch in den Planfeststellungsunterlagen in Form einer detaillierten Planung zu ergänzen. Diese habe neben den erforderlichen Berechnungen auch genaue Pläne über die Grundwasserdükerung und das geplante Pumpwerk mit Regenrückhaltebecken zu enthalten. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen solle im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit der Planung gegebenenfalls durch ein hydrogeologisches Gutachten nachgewiesen werden. Darüber hinaus erscheine eine Beweissicherung vor und nach der Baumaßnahme dringend geboten. Das Wasserwirtschaftsamt weist hinsichtlich der Grundwasserproblematik auf seine ausführliche Stellungnahme vom 5. Mai 2009 hin.

Zwischenfazit

Der Einwand wurde durch die Tektur vom 27.01.2017 erledigt. Hinsichtlich der geforderten Beilegung von Unterlagen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen und Abstimmungen zu den Ausführungen zum Grundwasser verwiesen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

- Bauverfahren und Bauzustände

Das Wasserwirtschaftsamt fordert ergänzende Unterlagen zur Beurteilung der Auswirkungen der Baumaßnahme auf die wasserwirtschaftlichen Belange während der verschiedenen Bauphasen. Hierbei wird wieder auf die Stellungnahme vom 5. Mai 2009 des Wasserwirtschaftsamtes gegenüber den Vorhabenträger verwiesen. Weiter wird gefordert, dass der Rückbau der alten Naabbrücke einschließlich der Pfeiler fachgerecht im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden zu erfolgen hat.

Zwischenfazit

Der Einwand wurde durch die Tektur vom 27. Januar 2017 erledigt. Hinsichtlich der geforderten

Beilegung von Unterlagen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen und Abstimmungen zu den Bauzuständen und Verfahren verwiesen. Insbesondere wurden in der Unterlage 10.3 ff. der wesentliche Bauzustand bezüglich des Hochwasserabflusses ausführlich untersucht. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

- Unterhaltungsbereich der Naab

Das Wasserwirtschaftsamt fordert vom Vorhabenträger die Naab einschließlich ihrer Ufer unter der Brücke sowie oberhalb auf eine Länge von 20 m und unterhalb auf einer Länge von 40 m auf seine Kosten zu unterhalten. Jeweils gemessen von der Brückenaußenkante.

In der Stellungnahme vom 7. Juni 2021 wird hierzu ausgeführt: Die Gewässerunterhaltung im Bereich der Anlage sei vom Antragsteller zu übernehmen, sofern diese von der Anlage bedingt sei.

Zwischenfazit

Die Unterhaltung des neuen (Brücken-)Bauwerks obliegt gemäß Art. 33a Abs. 1 BayStrWG dem Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung des Gewässers im Brückenbereich bleibt unverändert. Der Straßenbaulastträger hat die Unterhaltungsmehrkosten am Gewässer zu tragen, die durch die Verkehrsanlage verursacht werden (Art. 22 Abs. 3 BayWG) oder zum Schutz dieser Anlage erforderlich sind (Art. 22 Abs. 4 BayWG). Der Forderung im Schreiben vom 7. Juni 2021 wurde durch die Auflage unter Ziffer A.IV.5.j) im Beschluss nachgekommen.

Auch im Bauwerksverzeichnis Unterlage 6.2b (BwVz-Nr. 2.01T1) wird auf die gesetzliche Regelung verwiesen. Das ist nicht zu beanstanden.

- Entwässerung des Trogbauwerkes einschließlich Pumpwerk und Regenrückhaltebecken

Das Wasserwirtschaftsamt beschreibt in Kurzform die geplante Entwässerung der geplanten Straßenverlegung der Staatstraße 2040, die außerhalb des Trogs über die städtische Kanalisation erfolgt und innerhalb des Trogs über ein neu zu errichtendes, unterirdisches Regenrückhalte- und Absetzbecken mit einer Pumpstation in die Naab mittels eines Drosselabflusses und einer Rohrleitung erfolgt.

Lediglich die Entwässerung der Fußgängerunterführung auf Höhe des bestehenden jetzigen Bahnüberganges mit der Zuwegung erfolgt teilweise über eine breitflächige Versickerung und einer direkten Ableitung des verbleibenden Restwassers – wegen der kleinen Menge – ohne Rückhalte- und Absetzbecken, direkt in die Naab.

Das Wasserwirtschaftsamt stimmt aus Sicht des Gewässerschutzes der vom Vorhabenträger geplanten Lösung zu. Merkt ansonsten an, dass der geplanten Entwässerungs-

einrichtung des Trogs ein Bemessungsregen mit einer 5-jährigen Überschreitungshäufigkeit zugrunde liege. Jedoch werden nach dem Arbeitsblatt DWA-A 118 „Hydraulische Bemessung und Nachweis von Entwässerungssystemen“ insbesondere für Unterführungen wie den gegenständlichen Trog seltenere Häufigkeiten empfohlen. Die Tabelle 3 des Merkblattes sehe hierzu bei Neuplanungen Überflutungshäufigkeiten von seltener als einmal in 10 Jahren vor.

Zwischenfazit

Der Anmerkung wurde in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 vom Vorhabenträger nachgegangen. Hinsichtlich dem Ergebnis und weiterer Einzelheiten wird auf die Ziffer 5.6.1 der Unterlage 1b (Erläuterungsbericht) verwiesen. Da die gewählte Lösung vom Wasserwirtschaftsamt mitgetragen wird, ist keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

- Altlasten

Das Wasserwirtschaftsamt weist auf fünf bekannte Altlastenverdachtsflächen, ähnlich wie das Landratsamt, in der Nähe der geplanten Straßentrassen hin. Diese seien, sofern sie vom Vorhaben berührt oder überbaut werden zu sanieren oder zu beseitigen.

Dem Hinweis ist der Vorhabenträger in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 nachgegangen. Hinsichtlich dem Ergebnisses und weiterer Einzelheiten wird auf die Ziffer 5.5 der Unterlage 1b (Erläuterungsbericht) sowie der zugehörigen Anlage 1b3T1 verwiesen.

Zwischenfazit

Vom Wasserwirtschaftsamt wurde ein Hinweis auf Altlastenverdachtsflächen gegeben. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

- Gestattungsvertrag

Zur Umsetzung der Maßnahme wird ein Grundstück beansprucht, das von der Wasserwirtschaftsamt verwaltet wird. Für die Benutzung wird der Abschluss eines Nutzungsvertrages gefordert.

Zwischenfazit

Diese Verwaltungsvereinbarung ist außerhalb der Planfeststellung zu regeln, da sie nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein kann.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 hat das Wasserwirtschaftsamt eine weitere Stellungnahme mit Schreiben vom 4. März 2017 abgegeben. Darin wird Bezug auf das oben behandelte Schreiben vom 16. Februar 2011 genommen. Die im Wesentlichen unter der Unterlagennummer 10 ff. in das Verfahren eingebrachten Tekturunterlagen, sind im Vorfeld zwischen dem Vorhabenträger und dem Wasserwirtschaftsamt umfassend abgestimmt worden. Das schließt auch die Einbindung des Sterzenbaches mit ein, so dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht gegen die Tekturplanung keine Einwände erhoben wurden.

Das Wasserwirtschaftsamt Weiden hat mit Schreiben vom 07.06.2021 zur Tektur b vom 18.12.2020 eine Stellungnahme abgegeben.

- Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)
Mit der Tektur b vom 18.12.2020 wurde erstmals ein Fachbeitrag zum Wasserrecht zu § 27 und § 57 WHG (Unterlage 14) vorgelegt. Das Wasserwirtschaftsamt bestätigt in der Stellungnahme, dass die WRRL darin nachvollziehbar dargestellt ist, es zu keiner Verschlechterung der Oberflächengewässer (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG) kommt und dass das Vorhaben dem Verbesserungsgebot nach § 27 Abs. Nr. 2 WHG auch nicht entgegen steht.
- Vorsorgender Grundwasser- und Bodenschutz
Die Prüfung ergab, dass die wasserrechtlichen Tatbestände hinsichtlich des Grundwasserschutzes in den Antragsunterlagen ausreichend behandelt seien und zu keinen relevanten Änderungen führen würden. Die Durchführung des Vorhabens in der beschriebenen Art und Weise werde aus Sicht des Wasserwirtschaftsamtes befürwortet.
- Gewässerschutz / Niederschlagsentwässerung
Mit der beschriebenen Art und Weise der Niederschlagsentwässerung im Bereich des Trogbauwerks und der neuen Gehwegverbindung bestehe Einverständnis. Das Wasserwirtschaftsamt weist noch darauf hin, dass die Einleitungen in die öffentliche Kanalisation von der Stadt Nabburg zu prüfen und zu genehmigen seien. Auf die Einwendungen der Stadt Nabburg und die dortigen Ausführungen zur Kanalisation wird unter Ziffer B.II.2.c)i) des Beschlusses Bezug genommen.
- Wasserbau / Gewässerentwicklung
Aus Sicht des Wasserwirtschaftsamtes Weiden seien die Auswirkungen des Bauvorhabens im Bau und im Endzustand in Bezug auf die Gewässer sowie auf das Überschwemmungsgebiet ausreichend dargelegt worden.

Fazit:

Die wasserwirtschaftlichen Unterlagen wurden während des Planfeststellungsverfahrens mehrfach geändert. Dabei wurden die wasserwirtschaftlichen Belange entsprechend den hydrotechnischen und rechtlichen Erfordernissen ergänzt und angepasst, so dass mit den nun vorliegenden planfestgestellten Unterlagen Einverständnis besteht.

Die unter Ziffer 4. der Stellungnahme vom 7. Juni 2021 geforderten Inhalts- und Nebenbestimmungen wurden unter Ziffer A.IV.5 dieses Beschlusses in die Planfeststellung mitaufgenommen. Zudem hat der Vorhabenträger die Einhaltung der geforderten Auflagen zugesichert, so dass insoweit ein Einvernehmen hergestellt wurde. Auf die Auflagen unter Ziffer A.III.1 und

A.IV.5 des Beschlusses wird der Vollständigkeit halber verwiesen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde darüber hinaus ist nicht erforderlich.

v) *Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege*

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat mit Schreiben vom 19. November 2011 zu den Antrags-Planunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen.

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurden bereits unter Ziffer B.II.2.b)ix)(2) des Beschlusses behandelt.

Zum Erörterungstermin in 2018 ist kein Vertreter des Landesamtes erschienen.

In der Erwiderng des Vorhabenträger wurden die vom Landesamt vorgeschlagen Auflagen A bis D anerkannt, soweit diese insbesondere hinsichtlich der Kostentragung mit den einschlägigen Richtlinien und Verwaltungsvorschriften übereinstimmen. Über die Zusammenarbeit des Bayerische Landesamts für Denkmalpflege und der Bauverwaltung wurden auf Ebene der Ministerien (Bayerischen Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, beziehungsweise Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern – seit März 2018 Bayerisches Staatsministerium Bauen, Wohnen und Verkehr) sogenannte ministeriellen Grundsätze vom 26. Oktober 2010 AZ: IIB2/IID3-0752.3-001/07 über die Zusammenarbeit auf diesem Gebiet vereinbart.

Der Vorhabenträger sichert zu das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Regensburg, Keplerstraße 1, 93047 Regensburg rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu informieren.

Der Vorhabenträger sichert weiter zu, mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege eine Vereinbarung über die Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich des Höchstbetrages) für die gegebenenfalls notwendigen archäologischen Sicherungsmaßnahmen zu schließen.

Der Vorhabenträger stellt dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege frei, die Oberbodenarbeiten durch einen Vertreter vor Ort im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten zu lassen.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege eine weitere Stellungnahme mit Schreiben vom 6. April 2017 abgegeben. Darin wird Bezug auf das oben behandelte Schreiben vom 19. Januar 2011 genommen. Die Stellungnahme entspricht der aus 2011, so dass eine erneute Abhandlung nur zu Wiederholungen führen würde.

Zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 hat das Landesamt für Denkmalpflege keine ergänzende Stellungnahme abgegeben.

Fazit:

Die Einwendungen, Forderungen, Hinweisen und Anregungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

vi) Bayerisches Landesamt für Umwelt

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 14. Februar 2011 zu den Antrags-Planunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen.

Der öffentliche Belange des Verkehrslärms wurde bereits unter Ziffer B.II.2.b)iv)(1) und für die Luftreinhaltung unter Ziffer B.II.2.b)iv)(3)(a) des Beschlusses behandelt. Sie werden hier nur ergänzend erörtert, soweit darüber hinaus noch Hinweise zu den Unterlagen oder Empfehlungen vorgetragen wurden.

Die schalltechnischen Planunterlagen wurden vom Landesamt überprüft. Mit den vorgelegten Berechnungsergebnissen besteht Einverständnis.

Der Hinweis auf einen Widerspruch beim Gebäude „Hütgasse 3“ hat sich durch die Tektur b vom 18. Dezember 2020 erübrigt, da das Gebäude durch die Verkürzung des Vorhabens nicht mehr im Wirkungsbereich des Planfeststellungsverfahrens liegt.

Das Landesamt gibt ferner noch Vorschläge und Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrslärmsituation ab.

- So unterscheidet der Straßenbaulastträger bei der Beurteilung des Anspruchs auf Schallschutz zwischen „Neubau“ und „erheblichem baulichen Eingriff“. Von dieser formalen Differenzierung solle abgewichen werden und der Abschnitt zwischen Bauanfang und 1+049 als „Neubau“ beurteilt werden.

Hierzu ist anzumerken, dass der Vorhabenträger seit der Tektur vom 27. Januar 2017 und auch entsprechend den Unterlagen zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 die Strecke vom Bauanfang bis zum Bau-km 1+049 in der Bewertung als Neubau im Sinne der 16. BImSchV behandelt. Es liegt somit kein Dissens zur Empfehlung vor.

- Des Weiteren empfiehlt das Landesamtes zu prüfen, ob infolge der Verkehrsverlagerungen durch das Vorhaben in den einmündenden Straßen zur Verlegungsstrecke wesentliche Lärmsteigerungen eintreten.

Der Vorhabenträger hat eine solche Prüfung, die auch in der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 (VLärmSchR 97) bei zu ändernden Kreuzungen vorgesehen ist, durchgeführt. So

hat der Vorhabenträger in der Erwiderung zu den Antragsunterlagen mitgeteilt, im Bereich der Regensburger- und Austraße zusätzliche Nachrechnungen durchgeführt zu haben. Seine Berechnungen zeigen keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

- Das Landesamt für Umwelt berichtet ferner von neuen Fahrbahnbefestigungen, die Sonderbauweisen sind und denen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) deshalb noch keine Korrekturwerte zugewiesen wurden. Diese Sonderbauweisen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und zählen wegen der nicht vom BMVBS zugelassenen Korrekturfaktoren für die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) nicht zu den anerkannten Regeln der Technik.
- Das Landesamt für Umwelt gibt ferner noch die Empfehlung die Querungsmöglichkeit der Fußgänger zu überprüfen. Der Vorhabenträger hat, da diese Hinweise auch von verschiedenen anderen Seiten vorgebracht wurden, die Querungsmöglichkeiten geprüft und an zahlreichen Stellen Ampelanlagen, insbesondere an der Einmündung der Austraße und vor dem Bahnhof vorgesehen. Lichtzeichenanlagen werden, soweit es die RLS-90 vorsieht, in den Lärmberechnungen berücksichtigt. Bedarfsampeln für Fußgänger und Radfahrer sind bei der Berechnung des Beurteilungspegels nicht relevant.
- Der Hinweis auf eine Überarbeitung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen durch das BMVBS ist für das vorliegende Verfahren nicht relevant. Die Überarbeitung ist zwischenzeitlich abgeschlossen und die neue 16. BImSchV ist am 04.11.2020 durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Kraft getreten. Darin ist in der Übergangsvorschrift nach § 6 ausgeführt ist, dass der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens sich nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung berechnet, wenn vor dem Ablauf des 01.03.2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist. Dies trifft hier zu. Somit ist die vorliegende Berechnungsmethode für die Beurteilung des Verkehrslärms zutreffend.

Das Landesamt für Umwelt begrüßt wie hier vorliegend die Bündelung von Verkehrswegen.

Infolge der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde zusätzlich die Gesamtlärmsituation, bestehend aus Straßen- und Schienenverkehr betrachtet, wie es vom Landesamt in der Stellungnahme zu den Antragsunterlagen empfohlen wurde. Dadurch wird der Anspruch auf Lärmschutz von 13 auf 23 Gebäude erweitert. Auf die entsprechende Unterlage 4.5b wird verwiesen. Das Landesamt begrüßt diese Vorgehensweise und ist mit der Beurteilung des Vorhabenträgers einverstanden.

Wie bereits ausgeführt, ist es in Nabburg wegen der vielen Einmündungen und Hofzufahrten für die Erschließung der angrenzenden Grundstücke technisch nicht möglich aktiven Lärmschutz zu planen, es wird empfohlen bei Anspruch auf passiven Schallschutz die erforderlichen Maßnahmen anhand der Gesamtlärmsituation, bestehend aus Straßen- und Schienenverkehr zu beurteilen.

Gegenüber den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 hat der Vorhabenträger aufgrund neuerer technischer Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen die Berechnungen für die Luftschadstoffe überarbeitet. Die neuerlichen Berechnungen nach der RLuS 2012 (Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2012) wurden vom Vorhabenträger durchgeführt und vom Landesamt geprüft.

Wie auch in der Stellungnahme vom 14. Februar 2011 vorgetragen, ist auch in der ergänzenden Stellungnahme vom 3. März 2017 zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit gemäß der 39. BImSchV zu erwarten.

Der Vorhabenträger hat entsprechend der Empfehlung des Landesamtes die Berechnung der Luftschadstoffe mit einer höheren NO-Vorbelastung in der Tektur b überarbeitet. Eine Überschreitung der Grenzwerte ist nicht gegeben. Einzelheiten können der Unterlage 1b Ziffer 6.3.4 entnommen werden. Das Landesamt hat ergänzend eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012, Ausgabe 2012, Fassung 2020)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 2.1, und mit IMMISem/luft (Version 8.004) vorgenommen. Beide Programmversionen haben als Berechnungsgrundlage das momentan gültige Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 4.1 (HBEFA 4.1). Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen sei nicht davon auszugehen, dass im Bereich der nächstliegenden Wohnbebauung im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kraftfahrzeugabgasen lufthygienische Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV – erreicht oder überschritten werden.

Fazit:

Die Forderungen, Hinweisen und Anregungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen infolge der Tekturen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zumal in der letzten Stellungnahme vom 11. Mai 2021 keine Beanstandungen oder Empfehlungen mehr enthalten waren, zurückgewiesen.

vii) *Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr*

Die Bundeswehr hat mit mehreren Schreiben von verschiedenen Dienststellen im Verfahren Stellung genommen.

Mit Schreiben vom 24. Februar 2011 hat die Wehrverwaltung, Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München eine Stellungnahme zu den Antrags-Planunterlagen vom 22. Oktober 2010 abgegeben.

Obwohl die Staatstraße 2040 nicht Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist, sieht die Bundeswehr wegen der militärisch bedeutsamen Eisenbahnverladung am Bahnhof in Nabburg ihre Belange berührt. Diese Verladeanlage sei für in Pfreimd und Oberviechtach stationierte Truppenteile wegen der Verbringung von Großgeräten von Bedeutung, die sonst auf der Straße im Kolonnenverkehr unterwegs wären. Sehr ausführlich werden die Zwänge und Schwierigkeiten bei der Zufahrt vor dem Bahnhof in Nabburg zur Verladeanlage beschrieben. Auch die unmittelbare Nähe der Zufahrt zur geplanten Bushaltestelle wird vorgetragen. Zu Lösungen wird auf einen Ortstermin vom 9. Februar 2011 verwiesen, wo Einzelheiten und Lösungsvorschläge erörtert wurden.

Hierzu ist festzustellen:

Eine ähnliche Stellungnahme hat das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Infra I 3, Bonn zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 mit Schreiben vom 7. April .2017 abgegeben. Die 2011 beschriebenen Probleme werden im Wesentlichen wiederholt und konkretisiert. Zudem wird empfohlen die geplante Zufahrt zu verbreitern. Die Bundeswehr weist erneut auf einen militärischen Bedarf bezüglich der Verladeanlage im Bahnhof Nabburg hin. Gegen das Vorhaben selbst bestünden keine Bedenken. Die geplante Staatsstraße selbst sei wie bisher nicht Bestandteil des Militärgrundstraßennetzes.

Im Erörterungstermin am 17. April 2018 in Nabburg war die Bundeswehr durch das Landeskommando Bayern, Verkehrsinfrastruktur, vertreten. Die oben beschriebene Situation wurde nochmals erläutert. Zudem wurde auch auf die Zulaufstrecke zwischen der Anschlussstelle Nabburg der Bundesautobahn A 93 hinsichtlich der Marschroute zur Bahnverladung und auf die Berücksichtigung für militärische Schwerstfahrzeuge verwiesen. Ein Ausbau nach den Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) und dem allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 22/1996 (Bundesministerium für Verkehr) wurde empfohlen.

Im Erörterungstermin wurde die Thematik Panzerverladung nochmals von der Bundeswehr vorgetragen. Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass die jetzige vorhandene Situation nicht als optimal angesehen werde und die Planungen (Stand 2017) zu einer Verschlechterung führen

würden. Zudem wurde erläutert, dass in der Zulaufstrecke der geplanten Staatstraße die Befahrbarkeit des geplanten Kreisverkehrs im Osten in der Oberviechtacher Straße kritisch gesehen werde.

Zur Lösung schlägt die Bundeswehr eine Verlegung der Panzerverladung innerhalb des Geländes der Bahn vor. Der Vorhabenträger führt hierzu im Erörterungstermin aus, dass die gewünschte Zufahrt über Privatgrund eines Gewerbebetriebes führen würde. Für die Verlegung der Verladestation auf Bahngelände sei die Bahn AG zuständig.

Das Bahnhofgelände mit allen damit zusammenhängenden Grundstücken ist nicht im Umgriff des Planfeststellungsverfahrens enthalten. Eine Regelung der Panzerverladung kann in Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen, zudem ist die jetzige Situation so die Bundeswehr als Benutzer der bahneigenen Verladeanlage nicht optimal gestaltet. Der Vorhabenträger hat in den Grunderwerbsverhandlungen, so seine Ankündigung mit dem Gewerbebetrieb, die entsprechenden Flächen für eine verlegte Zufahrt zum Bahngelände mit einbezogen.

Ergänzend wird noch darauf hingewiesen, dass eine Einstufung des neuen Brückenbauwerks über die Naab in eine militärische Lastenklasse nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Die näheren Einzelheiten hinsichtlich der Einstufung des Bauwerks in eine militärische Lastenklasse sind daher außerhalb dieses straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens gesondert zu regeln beziehungsweise abzuklären.

Der Vorhabenträger hat in der zweiten Tektur b vom 18. Dezember 2020 auf den Kreisverkehr Ost in der Oberviechtacher Straße verzichtet und die Zufahrt zum gewerblichen Teil des Bahnhofes verlegt. Sie ist nun auch abgerückt vom Personenzugang zu den Gleisen am Bahnhof. Ein Überfahren der Omnibusbucht durch die Bundeswehr ist nicht mehr erforderlich.

Die Bundeswehr hat in der neuerlichen Stellungnahme zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wieder eine Verlegung beziehungsweise einen Umbau der (Panzer-)Verladerampe und eine Berücksichtigung in der Kreuzungsvereinbarung hinsichtlich der dafür anfallenden Kosten, gefordert. Auch in der neuerlichen Stellungnahme kann keine Infrastrukturforderung vorgetragen werden. Somit ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde kein neuer zu beurteilender Sachverhalt, als der bereits oben erläuterte. Im Übrigen sieht die Bundeswehr in der vorliegenden festgestellten Planung infolge der Tektur b vom 18. Dezember 2020 die in den früheren Stellungnahmen vorgetragenen Hinweise und Einwände berücksichtigt.

Fazit:

Die Forderungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen, Tekturen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

viii) Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG hat mit mehreren Schreiben im Verfahren Stellung genommen.

Mit Schreiben vom 22. November 2010 stimmt die DB Netz AG mit Sitz in Nürnberg, der Maßnahme wie sie in den Antragsunterlagen dargestellt ist, zu. Der Hinweis auf die Berichtigung des Bauwerksverzeichnisses wurde vom Vorhabenträger durch die Tektur vom 27. Januar 2017 erledigt. Die DB Services Immobilien GmbH, ein von der Deutschen Bahn AG zur Vertretung bevollmächtigtes Unternehmen, erklärt das Einvernehmen als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche mit Schreiben vom 10. Januar 2011 zu den Antragsunterlagen.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 hat die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Süd, Kompetenzzentrum Baurecht mit Sitz in München, mit Schreiben vom 25. April 2017 eine ergänzende Gesamt-Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben, in der auf die Aufnahme der Strecke zum Ausbau der Elektrifizierung hingewiesen wird. Dies sei im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zuletzt geändert am 23.12.2016 (BGBl I S.1874) in der Anlage 1, Abschnitt 2, neue Vorhaben unter der lfd. Nr. 16 die „ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)“ festgelegt worden. Es wird um Berücksichtigung der Bahnbelange hinsichtlich der geplanten Elektrifizierung gebeten. Im Erörterungstermin vom 17. April 2018 waren zwei Vertreter der DB zugegen und erklärten, dass zwischen dem Vorhabenträger und der DB kein Erörterungsbedarf besteht, da die zwei Brücken im Zuge der oben genannten Bahnlinie von der DB geplant werden. Der Vorhabenträger erklärt in der Erwiderung, dass er in engen Abstimmungen mit der DB und dem von ihr beauftragten Fachplaner steht.

Gegenüber der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Fazit:

Die Forderungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

ix) Planungsverband Oberpfalz-Nord und Landesplanung

Eine eigene Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes Oberpfalz Nord (RP 6) liegt nicht vor, jedoch hat der Regionsbeauftragte für die Region Oberpfalz-Nord, der beim Sachgebiet 24 der Regierung der Oberpfalz angesiedelt ist, im Hinblick auf das Vorhaben in der E-Mail vom 10. Juni 2021 keine Bedenken vorgetragen. Von Seiten der höheren Landesplanungsbehörde an der Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 24, wurde mit Schreiben vom 23. November 2010, 20. März 2017 und am 8. Juni 2021 jeweils eine Stellungnahme abgegeben. In keiner der

drei Stellungnahmen werden aus überörtlicher Sicht von Seiten der Raumordnung und Landesplanung Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Das Vorhaben entspricht somit den Zielen und Grundsätzen der Landesplanung wie auch denen des Regionalplans.

Auf die bereits in diesem Zusammenhang behandelten öffentlichen Belange der Raumordnung wird auf die Ziffern B.II.2.a)ii) und B.II.2.b)i) des Beschlusses Bezug genommen.

Eine Äußerung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

d) ***Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater***

Nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG, Beschluss vom 24. Juli 1990, Az. 1 BvR 1244/87, DVBl. 1990, 1041) würde die Angabe der Namen der Einwendungsführer sowie deren Eigentumsverhältnisse im Planfeststellungsbeschluss deren grundrechtlich gewährleistetes 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 BayDG a.F. beanstandet worden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich deshalb veranlasst, die personenbezogenen Daten in diesem Beschluss dahingehend zu pseudonymisieren, dass jedem Einwendungsführer eine Nummer zugeteilt wird. Die Zuordnung der individuellen Einwendungen zum jeweiligen Einwendungsführer ist damit bestimmbar und gewährleistet. Die Bezeichnung „Einwendungsführer“ wird, unabhängig vom Geschlecht des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit (beispielsweise Eheleute, Familien) handelt, stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.

i) ***Vorbemerkungen***

Im Rahmen der verschiedenen Anhörungsverfahren haben eine Vielzahl von Bürgern Einwendungen gegen das geplante Vorhaben erhoben. Diese Einwendungen wurden einerseits teilweise in individueller Form, andererseits teilweise als Sammeleinwendungen in Form von gleichlautender oder inhaltsgleicher Texte erhoben.

Soweit diese – individuellen oder gleichlautenden – Einwendungen die nachfolgend bezeichneten Belange betreffen, werden diese nachfolgend, zusammenfassend gewürdigt. Soweit in den individuellen oder gleichlautenden Einwendungen besondere Gesichtspunkte vorgetragen werden, werden diese dort behandelt.

Zurückgenommene Einwendungen werden nicht behandelt.

(1) Erhöhte CO₂ Belastung und anderer Luftschadstoffe

Die Einwendungsführer befürchten eine erhöhte Belastung durch CO₂-Emissionen infolge

- Erhöhung des Verkehrsaufkommens in ihrem Umfeld

- Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lkw müssen künftig nach der Unterführung (Trog mit Eisenbahnüberführung) eine Steigung von 7 % bewältigen. Dies führt zu einer weiteren Verlangsamung und Verkehrsbehinderung mit entsprechend hohen Emissionen an Lärm, Abgasen und Feinstaub.
- Die Belastungen durch Emissionen und Verkehrsbehinderungen werden durch einen Stopp an der Lichtzeichenanlage an der Einmündung der Austraße in die Staatsstraße 2040 weiter erhöht.
- An den beiden Kreisverkehren, der Kurve beim Bahnhof und den Steigungsstrecken im Zuge der Unterführung (Trog mit Eisenbahnüberführung) werden die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit stark drosseln bzw. beschleunigen. Dies ist mit entsprechenden Emissionen an Lärm, Abgasen und Feinstaub verbunden.

Hierzu ist festzustellen:

Durch die Tektur b vom 18.12.2020 ist der Kreisverkehr im Osten von Nabburg entfallen und die damit zusammenhängenden befürchteten erhöhten Belastungen durch CO₂ sind nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Für den Bereich der noch verfahrensgegenständlichen Planung beträgt ausweislich der durchgeführten Verkehrsuntersuchung vom März 2010 und der Aktualisierung vom Oktober 2016 die Verkehrsbelastung im Bereich der Naabquerung, wo die höchste Belastung ermittelt wurde:

Bestandswert (2016):	circa 15.230 Kfz/24h
Prognosenufall (2035):	circa 16.540 Kfz/24h
Planfall (2035):	circa 16.400 Kfz/24h

Der Bestandsfall beschreibt die Situation zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung. Unter dem Prognosenufall ist der Fall zu verstehen, dass das geplante Vorhaben nicht verwirklicht werden wird und demgegenüber ist im Planfall die Verwirklichung des geplanten Vorhabens unterstellt.

Der Prognosenufall und der Planfall weisen nahezu identische Verkehrsbelastungen auf (Abweichung beträgt rechnerisch circa 1,2%). Die geringe Differenz erklärt sich aus der geringen Verschwenkung der Trasse nach Süden und der weiterhin bestehenden einzigen Querung der Bahnlinie sowie der Naab. Daher ist der Einwand der Verkehrserhöhung wie auch der damit zusammenhängenden CO₂-Emissionen klar zurückzuweisen und nicht begründet.

Die Berechnung der Luftschadstoffemissionen für das Prognosejahr 2035 erfolgte durch den Vorhabenträger gemäß den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder

mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) herausgegeben von der der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Die Abschätzung der Luftschadstoffe nach der „RLuS 2012“ zeigt, dass die von der geplanten Staatsstraße 2040 im Prognosejahr 2035 entstehenden Immissionen – Vorbelastung und Zusatzbelastung – die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 39. BImSchV nicht überschreiten. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in Unterlage 1b der Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt wurde von der Planfeststellungsbehörde um Stellungnahme gebeten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die Berechnungen überprüft und selbst eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen vorgenommen. In seiner Stellungnahme teilt das Landesamt für Umwelt mit, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2035 nicht davon auszugehen ist, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächst gelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.

Unabhängig davon wird durch die Verbesserung des Verkehrsflusses, auch unter Berücksichtigung der Lichtzeichenanlage bei der Einmündung der Austraße gegenüber dem derzeit beschränkten schienengleichen Bahnübergange eine Verbesserung unterhalb der Grenzwerte der Bundesimmissionsschutzverordnung erreicht.

(2) Elektrifizierung der Bahnstrecke und Verkehrslärm (Straße, Bahn)

Die Einwendungsführer tragen im Wesentlichen wiederkehrend folgende Einwendungen vor:

- a) Die Bahn will die Strecke elektrifizieren. Es wird befürchtet, dass der Bahnverkehr dann enorm ansteigt und demnach mit erheblicher, fast permanenter Lärmbelastung zu rechnen ist. Diese zusätzliche Erhöhung ist in der heutigen Berechnung noch nicht enthalten.
- b) Nach der Schließung des Bahnübergangs werden die Züge nahezu ungebremst durch Nabburg fahren. Es wird befürchtet, dass dies ebenfalls zu einer Zunahme des Lärms führt.
- c) Es sollten Lärmschutzwände an der Eisenbahnlinie errichtet werden oder die Bahn dazu bewogen werden, ihre Schienen tiefer zu legen.
- d) Durch den Abriss der Gebäude beim Bahnhof (z. B. BayWa) ist kein zusätzlicher Lärmschutz gegeben.

Hierzu ist festzustellen:

Die Argumentation a) bis c) der Einwendungsführer betreffen Planungen im Zuge der Eisenbahnlinie und des darauf stattfindenden Eisenbahnverkehrs. Es handelt sich dabei um eigenständige, nicht näher verfestigte Planungen eines anderen Vorhabenträgers, die zudem tatsächlich und rechtlich unabhängig vom vorliegenden gegenständlichen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren mit der Verlegung der Staatsstraße und der Beseitigung des Bahnüberganges sind. Diese (Eisenbahn-) Vorhaben wären im Rahmen eines gesetzlich, gesonderten (Rechts-)Verfahren nach Eisenbahnrecht zu behandeln und sind nicht Gegenstand des vorliegenden straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Gegenständlich ist die „Beseitigung des Bahnübergangs“ in Nabburg und die dadurch bedingte Verlegung der Staatstraße 2040. Der Schienenweg erfährt gegenüber seiner jetzigen Lage (Grund- und Aufriss) durch die verfahrensgegenständliche Planung keine Veränderung.

Bei der Ermittlung möglicher Anspruchsvoraussetzungen ist zu beachten, dass Maßnahmen am bestehenden Schienenweg nicht durch die Kreuzungsmaßnahme bedingt sind.

Wird eine Straße neu gebaut oder wesentlich geändert wie im vorliegenden Fall, während der Schienenweg nicht verändert wird, so ist in der Überprüfung nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV nur die neue Straße, nicht aber die baulich unveränderte Bahn einzubeziehen.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach Absatz 2 dieser Bestimmung gilt dies nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV und bei der Betrachtung des Gesamtlärms durch die Rechtsprechung wie unter Ziffer B.II.2.b)iv)(1) des Beschlusses beschrieben, konkretisiert. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel im vorliegenden Planfeststellungsverfahren, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Zwar schreibt § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV mittlerweile vor, dass der Beurteilungspegel für Straßen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 zu berechnen ist. Allerdings sieht § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV

vor, dass sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung berechnet, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist. Vorliegend wurde der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bereits im Jahr 2010 und damit vor dem in § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV angegebenen Stichtag gestellt, sodass die Berechnung nach Anlage 1 der 16. BImSchV und den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90 nicht zu beanstanden ist.

Es ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV. nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung auch nicht berücksichtigt, wenn Gegenstand einer Planfeststellung oder einer Plangenehmigung der Bau eines Verkehrsweges und – als notwendige Folgemaßnahme – die Änderung eines anderen Verkehrsweges sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 9/95 - DVBl. 1996, 916). Der Kreis der Anspruchsberechtigten ist für jeden Verkehrsweg getrennt zu ermitteln.

Bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung auf Lärmschutzmaßnahmen, ist deshalb grundsätzlich nur der von der Staatstraße 2040 ausgehende Lärm als Beurteilungspegel zu Grunde zu legen.

Lärmbeeinträchtigungen, die sich durch den Bahnverkehr ergeben, sind somit in der Regel nicht im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens zu behandeln.

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung ("Summenpegel") ist im Hinblick auf die verfahrensgegenständliche Straßenbaumaßnahme nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedoch dann geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Beschluss vom 24. November 2010 - 4 BN 28.10). Dies gilt insbesondere bei Grundstücken, die dem Wohnen dienen. Denn der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 S. 1 oder Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Der Staat verstößt gegen die aus Art. 2 Abs. 2 GG folgende grundrechtliche Schutzpflicht, wenn er es zuließe, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges eine die menschliche Gesundheit gefährdende Gesamtlärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhan-

denen Vorbelastung. Die grundrechtliche Schutzpflicht greift somit ein, wenn die ihr widerstrebende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, BVerwGE 101, S. 1; OVG Münster, Urteil vom 18. Januar 2001, Az. 20 D 121 75/98.AK, NWVBl. 2002, S. 105).

Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung und der Bundesgerichtshof übereinstimmend von einer "enteignenden Wirkung" beziehungsweise Gesundheitsgefahr ausgehen.

Dabei wird die vorgenannte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle allerdings uneinheitlich bestimmt: Regelmäßig wird sie für Wohngebiete an Werten von etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festgemacht (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 53 und OVG Münster, Beschluss vom 26. April 2018 - 7 B1459/17.NE - juris Rn. 25), teilweise werden aber auch für Kern-, Dorf- und Mischgebiete etwas höhere Werte (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) für zulässig gehalten (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36). Eine solche Differenzierung nach Baugebieten hält der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts mit Blick darauf, dass die Werte von 70/60 dB(A) nicht nur im Eigentumsschutz (vergleiche zur „enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle“ etwa BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 13), sondern auch im vorsorgenden Gesundheitsschutz verankert werden (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016, a.a.O. Rn. 54), für überdenkenswert.

Die vorgenannten Werte scheinen dem 9. Senat Bundesverwaltungsgerichts aus einem weiteren Grund überdenkenswert: Die in Nr. 37.1 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl. 1997, 434) – VLärmSchR 97 – enthaltenen Richtwerte, an denen sich die vorgenannte Rechtsprechung zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle teilweise ausdrücklich orientiert (vergleiche etwa BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36 und BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 16), wurden im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2010 um 3 dB(A) abgesenkt; die frühere Bezeichnung „Immissionsgrenzwerte“ wurde durch den Begriff „Auslösewerte“ (zur Lärmsanierung) ersetzt. Die Maßnahme erfolgte im Zusammenhang mit dem „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vergleiche BT-Drs. 17/5077 S. 2; vergleiche auch Schreiben des genannten Ministeriums vom 25. Juni 2010, Az.: StB 13/7144.2/01/1206434). Hiervon ausgehend dürfte einiges dafürsprechen, auch die grund-

rechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten beziehungsweise 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.

Der Vorhabenträger hat im gegenständlichen Verfahren, neben Schalltechnischen Berechnungen des von der zu verlegenden Staatsstraße 2040 ausgehenden Verkehrslärms, zusätzlich eine Gesamtlärmbetrachtung mit Lärmquellen der Schiene, Autobahne A 93 und weiteren Straßen des nachgeordneten Wegenetzes durchgeführt. Dabei hat der Vorhabenträger vor dem Hintergrund der uneinheitlichen Rechtsprechung und der Absenkung der Auslösewerte zur Lärmsanierung im Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 um 3 dB(A) und dem Ausblick des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil v. 25. April 2018, Az. 9 16/16) diese niedrigeren Auslösewerte entsprechend des Hinweisbeschlusses des BVerwG bei der Betrachtung des Summenpegels herangezogen. Diesbezüglich wird auf die Abhandlung der Belange Verkehrslärm und Gesamtlärm unter Ziffer B.II.2.b)iv)(1) des Beschlusses verwiesen.

Zudem wurde auch der Abbruch der Gebäude beim Bahnhof (insbesondere des Gewerbebetriebs) bei der Verkehrslärmberechnung nach der 16. BImSchV berücksichtigt.

(3) Erhöhtes Verkehrsaufkommen infolge der A 6

Die Einwendungsführer befürchten aufgrund der geplanten Maßnahme sei mit einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere durch Schwerverkehr zu rechnen. Sie befürchten, dass die Verkehrsströme welche durch die neue A 6 entstanden sind, wegen der geraden und barrierefreien Linienführung der Staatsstraße 2040 weiter zunehmen werden.

Bisher vom Durchgangsverkehr verschonte ruhige Stadtbereiche – Rankenweg, Poststeig, Austraße – werden stark belastet.

Nach ihrer Auffassung existiere kein Verkehrswegeplan, wie sich in Zukunft die Verkehrsströme durch und um Nabburg entwickeln werden.

Hierzu ist festzustellen,

dass durch den Vorhabenträger für das gegenständliche Vorhaben ein Verkehrsgutachten („Verkehrsuntersuchung zur Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg“, März 2010) in Auftrag gegeben wurde. Hierzu wurden im Zeitraum Juni/Juli 2009 Verkehrszählungen und -befragungen an insgesamt 16 Knotenpunkten durchgeführt

Zur Aktualisierung des Verkehrsgutachtens (10/2016) wurden aktualisierende Verkehrserhebungen gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen an repräsentativen Wochentagen von durchschnittlichen Arbeitswoche im September 2016 durchgeführt.

Die Verkehrszählungen und -befragungen fanden vom 20. bis 23.09.2016 statt. Am 20.09.2016 wurden zusätzlich an zwei Standorten 24-Stunden-Videozählungen durch eine Fachfirma an den Knotenpunkten Regensburgerstr. / Am Haberstroh / Diepoldstr. und Oberviechtacher Str. /Neunburgerstr. / Hütgasse durchgeführt.

Mittels dieser Verkehrserhebungen wurden die Verkehrsmengen im DTV 2016 ermittelt und die Verkehrsbefragungen aus dem Jahr 2009 neu hochgerechnet.

Die von den Einwendern befürchteten Zunahmen infolge des Ausbaus der Staatsstraße sind bereits im Verkehrsgutachten und der Prognose berücksichtigt.

Ausweislich der durchgeführten Verkehrsuntersuchung (März 2010) und der Aktualisierung (2010/2016) beträgt die Verkehrsbelastung im Bereich der Naabquerung, wo die höchste Belastung ermittelt wurde:

Bestandswert (2016):	rund 15.230 Kfz/24h
Prognosenullfall (2035):	rund 16.540 Kfz/24h
Planfall (2035):	rund 16.400 Kfz/24h

Für das Jahr 2035 wird am Bahnübergang im Zuge der Staatsstraße 2040 eine Verkehrsbelastung von rund 16.540 Kfz/24h prognostiziert („Verkehrsuntersuchung zur Beseitigung des Bahnübergangs in Nabburg“, März 2010, Aktualisierung 10/2016). Der im Vergleich der Verkehrszahlen aus der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung 2010, mit der Aktualisierung 2016 festgestellte Verkehrsrückgang, ist gemäß Abschätzung des Verkehrsgutachters auf den Neubau der Bundesautobahn A 6 zwischen Amberg-Ost und dem Autobahnkreuz Oberpfälzer Wald zurückzuführen.

Der Prognosenullfall und der Planfall (Planfeststellungsstrasse) weisen insoweit quasi identische Verkehrsbelastungen auf, so dass von einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Planungsraum nicht auszugehen ist.

Aufgrund der Lage der Staatsstraße 2040 im übergeordneten Straßennetz kann auch nicht erkannt werden, dass maßnahmenursächlich Verkehrsverlagerungen eintreten könnten. Eine maßnahmenursächliche Attraktivitätssteigerung des Streckenzuges der Staatsstraße 2040 innerhalb des Planungsraumes, welche gegebenenfalls zu relevanten Verlagerungen führen könnte, ist gegenständlich nicht erkennbar. Sowohl mit der Bundesautobahn A 6 als auch der Staatsstraße 2151 und der Bundesstraße 85 stehen wie bisher für den weiträumigen Verkehr leistungsfähige und verkehrlich attraktivere Routen zur Verfügung. Dies gilt umso mehr, als für den weiträumigen Verkehr die Benutzung der Staatsstraße 2040 vorliegend einen deutlichen Umweg bedeuten würde.

Die Verkehrsteilnehmer, die bisher auch schon diese Verkehrsrelation nutzen, werden dies sowohl in der bestehenden als auch geplanten Situation weiter tun. Insbesondere die angesprochenen sogenannten und gegebenenfalls maßnahmenbedingten zusätzlichen „Mautausweichverkehre“ sind aufgrund der Netzlage der Staatsstraße 2040 nicht erkennbar. Belege oder nachprüfbarere Fakten wurden von den Einwendern nicht vorgelegt und nicht vorgetragen.

Die Umlagerungsberechnungen zeigten, dass aufgrund des insgesamt geringen Durchgangsverkehrsanteils großräumige Umfahrungen der Stadt Nabburg nur eine geringe Entlastung bringen können. Die maximalen Entlastungen würden dabei bei relativ ortsnahen Umfahrungen von Nabburg erzielt, wobei auf der Naabbrücke auch weiterhin rund 14.600 Kfz pro Tag im DTV verbleiben würden.

Auch eine innerörtliche Verlegungsvariante unter Beibehaltung des Bahnüberganges zeigt nur räumlich begrenzte Entlastungseffekte, die in etwa mit den Effekten der ortsnahen außerörtlichen Umgehungsvarianten zu vergleichen sind.

Ausweislich dieser aktualisierten Verkehrsuntersuchung wurden im Jahr 2016 am Bahnübergang die höchsten Verkehrsbelastungen mit rund 15.200 Kfz/Tag ermittelt. In Zukunft werden die weiteren Verkehrssteigerungen nicht mehr im bisherigen Umfang stattfinden, stattdessen werden bis zum Jahr 2035 geringere Verkehrszuwächse zu verzeichnen sein, so dass im Prognosehorizont 2035 mit rund 16.540 Kfz im DTV im Zuge der Staatsstraße 2040 am Bahnübergang zu rechnen sein wird.

Die innerörtliche Verlegung der Staatsstraße 2040 mit Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs würde die täglichen bahnbedingten Stauungen vermeiden. Die wesentlichen Ergebnisse dazu, wie etwa die Be- und Entlastungswirkungen der geplanten Staatsstraße 2040 im Prognosezeitraum 2035, sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1b) der Planfeststellungsunterlagen) zusammengefasst.

Dabei wird nicht außer Acht gelassen, dass die geplante Maßnahme zu einer Umverteilung der Verkehre innerhalb der sogenannten „Südvorstadt“/„Unterstadt“ von Nabburg führt. Allerdings werden in den mehr belasteten Bereichen die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte durch entsprechende Maßnahmen (Lärmschutzmaßnahmen) eingehalten und die Auswirkungen minimiert.

Die innerörtlich begrenzte Verkehrsverlagerung findet zudem mehrheitlich in die Bereiche hinein statt, in denen nur wenige objektiv Betroffene vorzufinden sind. Dem stehen umfangreiche Entlastungen der teils eng bebauten Straßenzüge „Georgenstraße“ und „Regensburger Straße“ gegenüber.

Soweit vorgetragen wird, dass kein Plan existiert, aus dem die künftige Verkehrsentwicklung abgelesen werden könnte, wird auf die als Anlage zum Erläuterungsbericht beigefügten Verkehrspläne aus der Verkehrsuntersuchung verwiesen. Diese zeigt die für den Prognosezeitraum 2035 prognostizierte Verkehrsentwicklung auf.

(4) Ausbauplan für die Staatsstraßen

Der Ausbauplan für die Staatsstraßen, stellt die Ausbauziele der Bayerischen Staatsregierung im Staatsstraßennetz maßnahmenbezogen dar. Im Gegensatz zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Ausbauplan keine Gesetzeskraft. Der Ausbauplan, der das Projekt enthält, beinhaltet sowohl Neubauprojekte (Ortsumfahrungen, Verlegungen, neue Straßenverbindungen) als auch Ausbauprojekte (Ausbau bestehender Straßen, Bauwerkserneuerungen, Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen). Erhaltungsmaßnahmen im Straßennetz sowie einfache Um- und Ausbauprojekte sind nicht Gegenstand des Ausbauplans. Der derzeit gültige 7. Ausbauplan wurde am 11. Oktober 2011 vom Ministerrat beschlossen und ist rückwirkend zum 1. Januar 2011 in Kraft getreten. Für die Aufstellung des Ausbauplans wurde ein Bewertungsverfahren eingesetzt, das aus den Komponenten Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) und Umweltrisikoeinschätzung (URE) besteht. Dieses ermöglicht eine Dringlichkeitsreihung der erwogenen Projekte nach bayernweit einheitlichen und objektiven Kriterien. Hierzu wurden alle erwogenen Projekte diesen Bewertungsverfahren unterzogen. Die Ergebnisse können im Internet in einem Informationssystem eingesehen werden. Die Adresse lautet: <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/ausbauplan/informationssystem/dossier.aspx> .

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist im 7. Ausbauplan in der Dringlichkeit 1UEB \cong 1. Dringlichkeit – Überhang enthalten. Innerhalb der Dringlichkeitsstufen ist keine Reihenfolge festgelegt. Diese ergibt sich im Wesentlichen aus den unterschiedlichen Bearbeitungsständen und Verfahrensdauern der einzelnen Projekte. Kurz- und mittelfristig können nur Maßnahmen verwirklicht werden, die in der 1. Dringlichkeit enthalten sind.

Der 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen enthält nur Maßnahmen, die ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren durchlaufen haben. Das Bewertungsverfahren wurde von einem anerkannten Ingenieurbüro entwickelt. Es basiert auf dem vom Bund bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans seit längerem angewandten Verfahren und wurde um besondere bayेरische Belange ergänzt.

Grundlage ist eine Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), bei der die Auswirkungen einer Maßnahme in Form monetärer Größen den aufzuwendenden Investitionen gegenübergestellt werden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dient als einheitlicher Bewertungsmaßstab zur Beurteilung von Bauwürdigkeit. Das Ergebnis der monetären Bewertung stellt einen Orientierungsrahmen

für die abschließende Entscheidung über die Dringlichkeitsreihung dar, kann diese aber nicht ersetzen. Es bleiben ergänzende Bewertungen in nicht-monetären Größen erforderlich, insbesondere zur Beurteilung von Umweltauswirkungen, zur herausgehobenen Berücksichtigung von Maßnahmen mit besonderer Netzbedeutung oder von Maßnahmen im Bereich von Wasserschutzgebieten.

Die NKA ermöglicht somit eine Abschätzung, welcher Nutzen mit den Straßenbauinvestitionen zu erwarten ist. Dabei gelten Projekte ab einem NKV von 1,0 volkswirtschaftlich betrachtet grundsätzlich als bauwürdig. Je höher das NKV desto größer ist der Überschuss der positiven Wirkungen. Der Vergleich mehrerer Projekte über das NKV erlaubt damit auch eine Dringlichkeitsreihung dieser Projekte.

Durch die Anwendung der Nutzen-Kosten-Analyse wird auch den Forderungen aus dem Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) und der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO), nachdem für geeignete Maßnahmen (von erheblicher finanzieller Bedeutung) Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beziehungsweise Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchzuführen sind, Rechnung getragen.

Die verfahrensgegenständliche Maßnahme ist in der 1. Dringlichkeit Überhang des derzeit geltenden Ausbauplans mit einem NKV von 6,6 eingestuft.

Allerdings lassen sich nicht alle Projektwirkungen in monetären Größen darstellen. Deshalb umfasst das Bewertungsverfahren – in Anlehnung an das Verfahren des Bundes bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes – als weitere Komponenten eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) und eine Raumwirksamkeitsanalyse (RWA).

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Dringlichkeitsstufen erfolgte in der Regel auf Grundlage des Bewertungsergebnisses und der Festlegung der finanziellen und zeitlichen Rahmenbedingungen für den neuen Ausbauplan. Der Ausbauplan ist kein Finanzplan, sondern stellt den Bedarf an Neu- und Ausbaumaßnahmen fest.

(5) Hochwassersituation

Der Vorhabenträger hat die Tieflage/Trog im Zuge der geplanten Staatsstraße so konstruiert, dass sie nach dem Stand der Technik bis zu einem hundertjährigen Hochwasser (HQ₁₀₀) befahrbar ist. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die Unterlagen 1b unter Punkt 5.3 und 4.6 sowie auf die hydrotechnischen Untersuchungen in den Unterlagen 10 ff. verwiesen. Der Unterlage 1b (siehe Ziffer 5.3 S. 49) ist zu entnehmen: „Die Befahrbarkeit der Tieflage (Trog) ist ... bis zu einem hundertjährigen Hochwasser (HQ₁₀₀) gewährleistet.“ „Im Bereich der Bahnunterführung wird der südöstliche Geh- und Radweg (Abmessungen des befahrbaren Raumes max. b = 3,00 m, LH = 3,00 m) hochgesetzt, um als Notfahrweg auch bei außergewöhnlichen

Hochwasser- bzw. Starkregenereignissen eine durchgängige Befahrbarkeit der geplanten Staatsstraße 2040 für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten.“ (Unterlage 1b, Ziffern 4.6, S. 43). So ist die Erreichbarkeit insbesondere des Turnhallenweges sowie der Nordgauhalle mit der vorhandenen Bebauung auch im Katastrophenfall gewährleistet.

Der Vorhabenträger hat für die Realisierung des Vorhabens in der Erwidern eine frühzeitige Abstimmung von Notfallplänen nach Vorliegen der technischen Planung mit den dafür zuständigen Stellen zugesagt.

Die vom Vorhabenträger nach den anerkannten Regeln der Technik erstellten hydrotechnischen Unterlagen wurden von den Fachstellen geprüft und nicht beanstandet. Auch in der öffentlichen Auslegung wurden keine Defizite vorgetragen.

Die geplante Fußgängerunterführung (BW 0-4) auf Höhe des jetzigen Bahnüberganges ist ausweislich der planfestgestellten Unterlage 10.4.3 bei einem hundertjährigen Hochwasser (HQ₁₀₀) nicht passierbar. Während dieser Zeit ist eine Verkehrsverbindung über den Trog für alle Verkehrsarten möglich. Auf die obigen Ausführungen zur Benutzbarkeit des Troges wird Bezug genommen.

Ausweislich der Unterlage 10.4.2, wie auch der Unterlage 10.2, ist der Ortsteil Venedig auch jetzt schon bei einem hundertjährigen Hochwasser (HQ₁₀₀) großflächig überflutet. Gegenüber der bestehenden Situation ist im Stadtteil „Venedig“ aufgrund des geringfügig gesunkenen Wasserspiegels sogar eine Verbesserung der bestehenden Hochwassersituation zu erwarten. Hinsichtlich weiterer Details wird auf die Ziffern B.II.2.b)iii)(4)(c) und B.II.2.b)iii)(4)(d) des Beschlusses verwiesen.

(6) Radverkehr

Der Vorhabenträger hat ausweislich der planfestgestellten Unterlagen im Verfahren Radwegverbindungen ergänzt.

Vorgesehen werden entlang der Verlegungsstrecke Geh- und Radwege. Die Geh- und Radwegeverbindung beginnt beidseits der Staatsstraße 2040 (circa Bau-km 1+027,50) auf Höhe der Einmündung der Kreisstraße SAD 54 (Perschener Straße). Im weiteren Verlauf führt sie über die neu zu errichtende Naab-Brücke sowie entlang der neu herzustellenden Bahnunterführung bis zum Bahnhof (circa Bau-km 0+372,50) bzw. der Austraße (circa Bau-km 0+639).

Dabei ist die Geh- und Radwegeverbindung vom östlichen Ortsteil Nabburg insbesondere von Venedig, die bis in die Innenstadt führt, über den nordwestlich im Trog angelegten Gehweg mit Radbenutzung (Radfahrer frei, siehe Unterlage 6.2b BwVz-Nr. 1.12bT1) bis zur Austraße vorgesehen. Auf der südöstlichen Seite der Verlegungsstrecke verläuft die Geh- und Radwegeverbindung (siehe Unterlage 6.2b BwVz-Nr. 1.12bT1) weiter bis zum Bahnhof Nabburg. Zudem

sind Querungsmöglichkeiten vorgesehen, die mit Lichtzeichenanlagen gesichert sind. Weitere Details sind in der Unterlage 11b der planfestgestellten Unterlage zu entnehmen.

Gegenüber der bestehenden Situation, in der der Radverkehr generell auf der Fahrbahn geführt wird, stellt die Planung eine deutliche Verbesserung dar.

(7) Wertminderung

Mehrere private Einwender bringen vor, dass der Bau der Trasse zu einer Entwertung ihrer Grundstücke führe und begehren teilweise Entschädigung.

Soweit im Einzelnen eine Entschädigung für Wertminderungen von Anwesen wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen beantragt wird und keine Grundabtretung aus diesen Grundstücken erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig.

Die Forderung wird jedoch abgelehnt. Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. November 2006, Az.: 4 A 2001.06, Rn. 144). Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Hat eine Planung, die den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, Wertminderungen zur Folge, so hat der Betroffene dies als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vergleiche BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996 - BVerwG 4 A 39.95 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39 S. 18 f. und Beschluss vom 5. März 1999 - BVerwG 4 VR 3.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149 S. 21).

Etwas anderes kann dann gelten, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass die weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu

erkennen. Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (aktiver und/oder passiver Lärmschutz) ausgeglichen.

Soweit Einwendungsführer in ihrem Grundeigentum nicht unmittelbar betroffen sind, besteht ein Entschädigungsanspruch wegen der befürchteten Wertminderung des Hauses / der Wohnung / des Grundstücks sowie wegen einer befürchteten Minderung des Wohnwerts schon dem Grunde nach nicht.

(8) Umgehungsstraße, Alternativen

Mehrere Einwender kritisieren die Trassenwahl und wenden ein, dass von einer ursprünglich geplanten „Umgehungsstraße“ nicht die Rede sein könne, da die geplante Straße direkt durch ein Wohngebiet führen solle.

Hierbei ist zu beachten, dass die Wahl der Trasse das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung ist.

Ziel der Planung ist, wie im Antrag des Vorhabenträgers ausführlich beschrieben, die Beseitigung des Bahnübergangs in Nabburg und nicht die Schaffung einer weiträumigen Ortsumfahrung/Umgehungsstraße. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen zu den Planungszielen in den Ziffern B.II.2.a)i) und B.II.2.b)ii) Bezug genommen.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass weiträumige Umfahrungsvarianten im Rahmen der umfangreichen Variantenprüfung untersucht und dargestellt wurden. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen zur Alternativenprüfung unter Ziffer B.II.2.b)ii) verwiesen.

Wie darin dargelegt, wurden weiträumige Umfahrungen im Zuge der Vorplanung wie auch im Zuge der Prüfung von innerörtlichen Alternativen durch den Vorhabenträger untersucht. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass weiträumige Umgehungsstraßen und diejenigen Varianten, die den Bahnübergang als notwendige Ergänzung benötigen, nur eine geringe verkehrliche Entlastung für die Stadt Nabburg zur Folge haben, da der überwiegende Teil des Verkehrsaufkommens nicht dem Durchgangsverkehr zuzurechnen ist. Weiterhin müsste bei einer Umgehungsstraße, zur Abwicklung der innerörtlichen Verkehre, der bestehende Bahnübergang erhalten bleiben, was jedoch dem vorrangigen Ziel der Planung, nämlich die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges, entgegensteht.

(9) Baukosten, Steuergelder, Finanzierung

Der Bürger (auch als Steuerzahler) kann sich nicht darauf berufen, das Vorhaben sei – seiner Meinung nach – zu teuer; denn das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Haushaltsführung i. S. v. Art 7 BayHO besteht allein im Interesse der Allgemeinheit.

Hinsichtlich der Bauwürdigkeit wird auf die Ziffer B.II.2.d)i)(4) des Beschlusses verwiesen.

ii) Einwendungsführer 001

Der Einwendungsführer vertritt einen Verein, der das Fischereirecht in der Naab im Bereich des geplanten Vorhabens gepachtet hat.

In seinem Schreiben vom 20. Dezember 2010, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 28. Dezember 2010, nimmt er zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung. Nach seiner Auffassung seien in den Unterlagen die durch das geplante Vorhaben ausgelösten möglichen Beeinträchtigungen der Fischfauna nicht gesondert untersucht worden. Für die Zeit der Bauarbeiten an und in der Naab fordert er mögliche negative Beeinträchtigungen zu verhindern. Für den künftigen Betrieb der neuen Naabbrücke wie auch gegen das Vorhaben selbst werden keine Bedenken vorgetragen.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger ist den Hinweisen und Forderungen des Einwendungsführers in der Tektur vom 27. Januar 2017 und nochmals durch die Tektur b vom 18. Dezember 2020 nachgekommen.

Neuerliche Einwendungen zur ersten Tektur vom 27. Januar 2017 oder zur zweiten Tektur vom 18. Dezember 2020 hat der Einwendungsführer nicht vorgetragen.

Die Einwendungen wurden zusammen mit der Stellungnahme und den Einwendungen der Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberpfalz am 17. April 2018 erörtert. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.c)ii) des Beschlusses verwiesen, da die Einwendungen inhaltlich überlappend sind. Zudem wird auf die Ausführungen zum Belang Fischerei unter Ziffer A.III.8 und Ziffer B.II.2.b)ix)(3) dieses Beschlusses Bezug genommen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers 001 werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren insbesondere im Erörterungstermin, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

iii) Einwendungsführer 002

Seitens des Einwendungsführers, der einen eingetragenen Verein vertritt, bestehen keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

iv) *Einwendungsführer 003*

Der Einwendungsführer vertritt als Dienstleister zahlreiche Gasversorgungsunternehmen und hat mit Schreiben vom 24. November 2010, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 26. November 2010, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 sowie mit Schreiben vom 22. März 2018, das bei der Regierung der Oberpfalz per E-Mail am 26. Februar 2018 aufgrund der Mitteilung des Erörterungstermins der Einwendungen und Stellungnahmen in Nabburg mit einer angehängten Stellungnahme vom 22. März 2018, eingegangen ist, Stellung genommen.

Die mit der E-Mail vom 26. Februar 2018 eingegangene Stellungnahme (mit Datum vom 22. März 2018) ist nach Fristablauf eingetroffen und präkludiert. Sie wurde nur der Vollständigkeitshalber aufgenommen.

Die mit der E-Mail vom 17. Mai 2021 bei der Stadt Nabburg eingegangene Stellungnahme vom 7. Mai 2021 ist fristgerecht eingegangen.

Darin wird jeweils mitgeteilt, dass im Bereich des Vorhabens Versorgungseinrichtungen der nachstehend genannten Versorgungsunternehmen nicht betroffen seien:

- Open Grid Europe GmbH, Essen (ehemals E.ON Gastransport GmbH)
- E.ON Ruhrgas AG, Essen
- Ferngas Nordbayern GmbH (FGN), Nürnberg
- Gas LI NE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen
- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen
- Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Haan
- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Haan
- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen
- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen
- GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH)
- Viatel GmbH, Frankfurt

Einwendungen wurden nicht erhoben.

Eine Äußerung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

v) *Einwendungsführer 004*

Der Einwendungsführer ist ein Versorgungsunternehmen, das mit Schreiben vom 19. November 2010, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 23. November 2010, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen hat. Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 wurde keine Stellungnahme abgegeben. Zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde per E-Mail vom 28. Mai 2021 an die Stadt Nabburg eine Stellungnahme abgegeben.

In den genannten Schreiben wird mitgeteilt, dass keine Belange oder Anlagen durch das geplante Vorhaben berührt werden.

Einwendungen wurden nicht erhoben.

Eine Äußerung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

vi) *Einwendungsführer 005*

Der Einwendungsführer ist ein eingetragener Verein, der mit Schreiben vom 3. Dezember 2010, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 8. Dezember 2010, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen hat. Im Schreiben teilt er mit, dass mit der geplanten Maßnahme Einverständnis bestehe.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 sowie zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Einwendungen wurden nicht erhoben.

Eine Äußerung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

vii) *Einwendungsführer 006*

Der Einwendungsführer ist ein Versorgungsunternehmen, das mit Schreiben vom 20. Januar 2011, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 24. Januar 2011, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen hat.

Im Schreiben teilt er mit, dass im Planungsraum keine Anlagen und Leitungen des Versorgungsunternehmens vorhanden sind und somit keine Belange des Unternehmens berührt werden. Das Unternehmen bittet um Beteiligung einer Tochtergesellschaft oder anderer Netzbetreiber, sofern noch nicht geschehen. Eine Konkretisierung oder Personifizierung wurde nicht vorgenommen.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 und zur Tektur b vom 28. Dezember 2020 wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

Hierzu ist festzustellen:

Der Bitte des Einwendungsführers wurde durch die mehrmalige öffentliche Auslegung der Unterlagen und Beteiligung der entsprechenden Tochtergesellschaft sowie anderer Netzbetreiber Rechnung getragen.

Einwendungen wurden nicht erhoben.

Eine Äußerung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

viii) Einwendungsführer 007

Der Einwendungsführer ist ein eingetragener Verein, der mit Schreiben vom 25. Januar 2011, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 26. Januar 2011, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen hat.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 sowie zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Hinsichtlich der Einwände zur Nutzen-Kosten-Analyse, der Barrierefreiheit der Geh- und Radwege sowie der Forderung nach einer ausreichend großen Bushaldebucht, von Kurzzeitparkplätzen und einer Fußgängerampel für die querenden Schüler am Bahnhof, ist festzustellen, dass der Verein in ihrem Einwendungsschreiben keine eigene Betroffenheit geltend macht, sondern allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Im Schreiben, das zur leichteren Behandlung in mehrere Punkte unterteilt ist, zweifelt der Einwendungsführer die Aussagekraft der ausgelegenen Unterlagen an, da nach seiner Auffassung, die nach § 6 Abs. 2 Haushaltsgrundsatzgesetz vorgeschriebene Kosten-Nutzen-Analyse für eine fundierte Stellungnahme und sachgerechte Entscheidung erforderlich wäre. Nach seiner Auffassung werden insbesondere die neu entstehenden Umwege und die zahlreichen Ampelstopps bei der Anbindung der Austraße nicht thematisiert.

Hierzu ist hilfsweise festzustellen:

Die Bedeutung und die Funktion des Ausbauplans hinsichtlich des verfahrensgegenständlichen Vorhabens ist in Ziffer B.II.2.d)i)(3) des Beschlusses bereits abgehandelt worden. Einzelheiten können dort nachgelesen werden. Im Übrigen kann sich der Bürger (auch als Steuerzahler)

oder die Verbände nicht darauf berufen, das Vorhaben sei – seiner oder ihrer Meinung nach – zu teuer; denn das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Haushaltsführung im Sinne von Art 7 BayHO besteht allein im Interesse der Allgemeinheit.

Der Einwendungsführer fordert ferner für die Fußgängerunterführung auf Höhe des bisher bestehenden schienengleichen Bahnüberganges eine barrierefreie Führung des Gehweges. Darüber hinaus sei nach Auffassung des Einwendungsführers diese Wegebeziehung barrierefrei für Radfahrer zu gestalten, so dass diese ohne erhebliche Steigungen die Unterstadt wie auch die Oberstadt und den Schulberg befahren können.

Auch hier ist festzustellen, dass der Vorhabenträger eine barrierefreie Querung der Bahnlinie auf Höhe des bestehenden Bahnüberganges mittels einer Fußgängerunterführung (Eisenbahnüberführung BwVz-Nr. 2.04T, Lichte Weite 4 m, Lichte Höher 2,50 m) im Planfeststellungsverfahren zugesichert hat. Hierzu wurde der bereits vorhandene Weg zwischen der Schreinerei (Flur-Nr. 480/3 und 486) und dem Geschäftshaus (Flur-Nr. 487 und 488) mit einer zu erstellenden Gehwegverbindung auf einem Seitenarm der Straße „Alter Brückenweg“ mit einbezogen. Im Bereich der geplanten Treppenanlage mündet dieser in einem 90°-Winkel auf die neu geplante Fußgängerunterführung ein.

Der Einwendungsführer fordert an der Neubaustrecke – vor allem für den Weg unter der Bahn hindurch bis zum Kreisverkehr beim China-Restaurant – die Anlegung eines Radweges (ggfs. kombiniert mit dem Gehweg). Damit wäre, so der Einwendungsführer, die Option für ein notwendiges Radwegekonzept und dessen Umsetzung für die Stadt Nabburg noch möglich. Er begründet seine Forderung mit einem Hinweis auf das Landesentwicklungsprogramm und zur 3. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Nabburg.

Auch hier ist hilfsweise festzustellen, dass der Vorhabenträger in der Tektur vom 27. Januar 2017 der Forderung im Wesentlichen entsprochen hat. Auf die planfestgestellten Unterlagen wird Bezug genommen. Von Bau-km 0+372,50 (Bahnhof) bis Bau-km 1+027,50 (circa Einmündung der Kreisstraße SAD 54/Perschener Straße) rechts ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit mehreren lichtsignalgesteuerten Querungsmöglichkeiten insbesondere an Verknüpfungsstellen mit den einmündenden Ortsstraßen und Wegen geplant. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die BwVz-Nr. 1.12bT1 der Unterlage 6.2b verwiesen.

Nach Ansicht des Einwendungsführers solle geprüft werden, ob das im Trogbauwerk (Straße in Tieflage) anfallende Oberflächenwasser der Kläranlage zugeführt werden könne, anstelle es über ein Regenrückhaltebecken zu führen um es anschließend direkt in die Naab zu leiten.

Hier ist festzustellen,

dass die vom Vorhabenträger gewählte Lösung nicht gegen geltendes Recht verstößt und den anerkannten Regeln der Bautechnik entspricht. Der Einwender legt nicht dar, warum die regelkonforme Lösung nicht geeignet sein soll. Ob das kommunale Leitungsnetz geeignet wäre, ist nicht Gegenstand des zu beurteilenden Antrages. Im Übrigen ist die Ableitung von zusätzlichen Straßenabwasser in die kommunale Wasserentsorgung aus mehreren Gründen als kritisch zu beurteilen. Das bereits ausgelastete kommunale Leitungsnetz müsste ergänzt werden. Zudem würde eine Vermischung des Siedlungsabwassers mit dem Oberflächenwasser der Straße die Reinigungsleistung der Kläranlage zusätzlich mindern. Außerdem würden für eine derartige Lösung höhere Kosten für den Betrieb anfallen. Das verfahrensgegenständliche Entwässerungskonzept wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden intensiv abgestimmt und sowohl von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Weiden i.d.OPf. und des Landratsamtes Schwandorf positiv beurteilt.

Im Bereich des Bahnhofes fordert der Einwender eine ausreichend groß bemessene Bus-
haltebuch, Kurzzeitparkplätze und eine Querungshilfe für Fußgänger insbesondere Schüler.

Auch hier ist hilfsweise festzustellen,

dass der Vorhabenträger mit der Tektur vom 18. Dezember 2020 den Bereich vor dem Bahnhof in Nabburg überplant hat. Auf die ausgelegenen Unterlagen wird verwiesen und Bezug genommen. Der Einwender legt nicht dar, warum die geplante Omnibushaltbuch nicht ausreichen soll, ferner ist eine Betroffenheit des Einwenders weder ersichtlich noch erkennbar. Insbesondere potentiell betroffene Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) haben keine Einwendungen vorgetragen. Die Anlage von Kurzzeitparkplätzen im Bereich des Bahnhofes ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrages; zudem ist sie nicht Bestandteil der Straßenbaulast gemäß Art. 42 Abs. 3 BayStrWG. Nach Art. 48 Abs. 1 BayStrWG fällt sie in die Baulast der Gemeinde; hier der Stadt Nabburg. In der Tektur vom 18. Dezember 2020 hat der Vorhabenträger eine barrierefreie Querungshilfe mit einer Bedarfsampel für Fußgänger geplant. Insoweit wird mit der vorliegenden Planung der Forderung Rechnung getragen. Auf die obigen Ausführungen zur Vorbringung allgemeiner Belange oder als Fürsprecher wird nochmals hingewiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers 007 werden vorsorglich wegen der fehlenden Einwendungsbefugnis, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

ix) *Einwendungsführer 008*

Der Einwendungsführer ist ein Versorgungsunternehmen, das mit Schreiben vom 10. Februar 2011, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 15. Februar 2011, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen hat.

Im Schreiben teilt es mit, dass im Planbereich mehrere zum Teil hochwertige Telekommunikationsanlagen des Versorgungsunternehmens vorhanden seien und somit Belange des Unternehmens berührt werden. Eine Verlegung wäre nach Aussage des Unternehmens mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich. Der Einwendungsführer regt an, die Baumaßnahme so abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien möglichst vermieden werden.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 wurde mit Schreiben vom 11. April 2017, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 13. April 2017, eine weitere Stellungnahme abgegeben, in der auf die Stellungnahme vom 10. Februar 2011 verwiesen wird.

Auch zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde mit Schreiben vom 21. Mai 2021, eingegangen per E-Mail bei der Stadt Nabburg am 23. Mai 2021, eine Stellungnahme abgegeben. Es wird auf die Stellungnahme vom 11. April 2017 verwiesen.

Einwendungen wurden gegen das geplante Vorhaben nicht erhoben. Für die im Umgriff der Planung liegenden zum Teil hochwertigen Telekommunikationsanlagen wird für eine notwendige Verlegung um rechtzeitige Information, mindestens 3 Monate, vor Baubeginn gebeten.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwendungsführer hat am Erörterungstermin vom 16. bis 19. April 2018 nicht teilgenommen. In der Erwiderung hat der Vorhabenträger zugesagt, das Versorgungsunternehmen rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren und sich in die genaue Lage seiner Anlagen einweisen zu lassen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers 008 werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen insbesondere unter Ziffer A.III.1.a) und A.III.2ff. und hier insbesondere auf die Ziffer A.III.2.c) in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

x) *Einwendungsführer 009*

Der Einwendungsführer ist ein Versorgungsunternehmen, das mit Schreiben vom 16. Februar 2011, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 18. Februar 2011, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen hat. Im Schreiben teilt er mit, dass durch die geplante Baumaßnahme mehrere Telekommunikationsanlagen des Versorgungsunternehmens betroffen sein werden. Eine Verlegung wäre nach Aussage des Unternehmens mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich.

Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 wurde mit E-Mail vom 28. März 2017 eine weitere Stellungnahme abgegeben, die inhaltlich im Wesentlichen mit der vom 18. Februar 2011 gleich ist. Gegenüber der Tektur vom 18. Dezember 2020 wurde keine Äußerung abgegeben.

Einwendungen wurden gegen das geplante Vorhaben nicht erhoben. Für die sich im Umfang der Planung voraussichtlich befindlichen Telekommunikationsanlagen, könne eine Verlegung erforderlich werden. Sollte dies der Fall sein, so wird um rechtzeitige Information, mindestens 3 Monate vor Baubeginn gebeten. Zudem wies der Einwendungsführer darauf hin, dass die durch den Ersatz oder die Verlegung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten seien.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwendungsführer hat am Erörterungstermin vom 16. bis 19. April 2018 nicht teilgenommen. In der schriftlichen Erwiderung hat der Vorhabenträger zugesagt, das Versorgungsunternehmen rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren und sich in die genaue Lage ihrer Anlagen einweisen zu lassen.

Die Kostentragung richtet sich entgegen der Auffassung des Einwendungsführers (E-Mail vom 28.03.2017) grundsätzlich nach §§ 68 ff. Telekommunikationsgesetz und nicht nach § 150 Abs. 1 Baugesetzbuch, sofern nicht anderweitige vertragliche Regelungen einschlägig sind. Eventuelle Erstattungsansprüche für den Ersatz oder die Verlegung von Telekommunikationsanlagen sind nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens und zwischen dem betroffenen Unternehmen und dem Vorhabenträger zu regeln.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers 009 werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen insbesondere unter den Ziffern A.III.1.a) und A.III.2 ff. im Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xi) Einwendungsführer 010

Der Einwendungsführer ist ein Versorgungsunternehmen, das mit Schreiben vom 14. Februar 2011, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 16. Februar 2011, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen hat. Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 sowie zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Im Schreiben vom 14. Februar 2011 wird mitgeteilt, dass Belange oder Anlagen durch das geplante Vorhaben berührt werden. Gegen das geplante Vorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen. Bei Bedarf können, unter Beachtung der geltenden Verträge hinsichtlich der Kostenregelung, die elektrischen Versorgungsanlagen angepasst werden. Hierfür benötige das Unternehmen einen Vorlauf. Vor Ort sei das Netzcenter Schwandorf, Ettmannsdorfer Straße 38/40 in 92421 Schwandorf, Tel. 094311730-440 rechtzeitig, mindestens 6 Monate vor Beginn der Bauarbeiten zu verständigen.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwendungsführer hat am Erörterungstermin vom 16. bis 19. April 2018 teilgenommen.

In der Erörterung sicherte der Vorhabenträger die rechtzeitige Information (6 Monate) vor Beginn der Planung und Ausführung zu. Die Kosten werden entweder nach dem gültigen Staatsvertrag oder nach Konzessionsverträgen geregelt. Auf diese wurde verwiesen.

Der Einwand wurde im gegenseitigem Einvernehmen ausgeräumt.

Eine Äußerung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

xii) Einwendungsführer 011

Der Einwendungsführer vertritt einen gemeinnützigen, eingetragenen Verein, der mit Schreiben vom 22. Januar 2011, eingegangen bei der Regierung der Oberpfalz am 28. Januar 2011, zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Stellung genommen hat. Zu den Tekturunterlagen vom 27. Januar 2017 und zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde keine Stellungnahme abgegeben.

In der Stellungnahme werden keine Einwände gegen das Vorhaben vorgetragen, jedoch bedauert der Einwender, dass die Ausgleichsmaßnahme nicht unmittelbar im angrenzenden Naturbereich der Gemarkung Nabburg durchgeführt werde.

Festzustellen ist,

dass das vom Vorhabenträger erstellte naturschutzfachliche Ausgleichskonzept den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden vollständig kompensiert. Die benötigten Flächen für Ausgleich und Ersatz sind zu 100% von der öffentlichen Hand bereits erworben. Das der Planung zugrunde gelegte Ausgleichskonzept wurde mit der

Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung der Oberpfalz und der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Schwandorf abgestimmt und wird von diesen aus naturschutzfachlicher Sicht mitgetragen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers 011 werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xiii) Einwendungsführer 020, 021, 028, 033, 041, 045 und 051

(a) Einwendungsführer – Allgemeines

Die Einwendungsführer 020, 021, 028, 033, 041, 045, 051 haben entweder gleichlautende Unterschriftlisten oder im Wesentlichen inhaltsgleiche Einwendungen erhoben und werden zur ökonomischen Bearbeitung und Bewertung zusammengefasst.

Die Einwendungen wurden zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 vorgetragen. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Die Einwendungsführer wohnen alle in einer räumlichen Nachbarschaft (Gebäude: Haberstroh 21/21a u. 17/17a) zueinander und sind durch Grundabtretungen nicht betroffen.

Die Schreiben der Einwendungsführer werden zusammengefasst und in ihren wesentlichen Inhalten wiedergegeben.

Die Einwendungsführer verweisen darauf, dass sie sich beim Kauf der Eigentumswohnungen bewusst für die Lage am Haberstroh entschieden haben, da diese zentral aber noch fernab vom Straßenlärm liege. Der Abstand der Bahnlinie beträgt zum Gebäude „Am Haberstroh 21“ etwa 150 m Luftlinie. Ausweislich der Unterlage 4.3b der Ergebnistabelle der Verkehrslärberechnung – erstellt auf der Grundlage der 16. BImSchV – beträgt der geringste Abstand zur planfestgestellten Straße etwa 52 m. Die anderen Gebäude liegen jeweils in größeren Entfernungen zur Bahnlinie oder zur planfestgestellten Straße.

(b) Verkehrslärm, Kostenübernahme für Lärmschutzfenster

Von den Einwendern wird das Vorhaben als Umgehungsstraße bezeichnet.

Mit dem Bau der Umgehungsstraße sei mit zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen und somit mit einer unzumutbaren Lärmbelastigung. Eine Kostenübernahme für den Einbau von Lärmschutzfenstern müsse geklärt werden.

Hierzu ist festzustellen:

Am nächst gelegen Gebäude der Einwendungsführer mit der Anschrift „Am Haberstroh 21/21A“ (Berechnungspunkt 63 in der Unterlage 4b) liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen die maximalen Beurteilungspegel am Tag bei 57 dB(A) und in der Nacht bei 48 dB(A). Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) nachts weder erreicht noch überschritten. Wenn für das Gebäude, das der geplanten Trasse am nächsten liegt, keine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten ist, dann ist erst recht keine Überschreitung der Grenzwerte bei den übrigen Gebäuden zu erwarten. Die von den Einwendern bewohnten Gebäude liegen ausweislich der Unterlage 4.5b (Gesamtlärmbetrachtung) außerhalb des Wirkraumes. Die aus der Rechtsprechung entwickelten Zumutbarkeitsschwellen liegen am Tag bei 67 dB(A) und in der Nacht bei 57 dB(A) und werden nicht überschritten (siehe Ziffer 1 der Vorbemerkungen zur Unterlage 4.5b (Gesamtlärmbetrachtung) und Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses).

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet nicht überschritten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

(c) CO₂ – Belastung und Luftschadstoffe

Wegen einer möglichen Belastung durch Luftschadstoffe infolge des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Zuge der geplanten Verlegung der Staatstraße wird auf die Vorbemerkungen unter Ziffer B.II.2.d)i)(1) des Beschlusses verwiesen.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat eine Abschätzung der Luftschadstoffe (siehe Ziffer 6.3.5 ff. der Unterlage 1b) vorgenommen, die vom Landesamt für Umwelt geprüft wurde. Im Ergebnis ist festzustellen, dass selbst unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder überschritten werden. Die umfangreichen Berechnungsergebnisse wie auch die Grenzwerte der Bundesimmissionschutzverordnung und Ausführungen können der Ziffer 6.3 (Luftreinhaltung) der Unterlage 1b entnommen werden.

(d) erhöhte Verkehrsströme durch Nabburg infolge der A 6

Die Verkehrsströme durch Nabburg, welche durch die neue A 6 entstanden seien, würden sich durch das geplante Vorhaben und den Wegfall des beschränkten Bahnüberganges

weiter verstärken. In diesem Zusammenhang wurde von den Einwendungsführern die Leistungsfähigkeit der geplanten Straßenverbindung in Frage gestellt.

Hierzu ist festzustellen:

Hier wird auf die unter Ziffer B.II.2.d)i)(3) (Verkehrsaufkommen infolge der A 6) des Beschlusses verwiesen. Dort wurde die verkehrliche Leistungsfähigkeit der geplanten Straße ausreichend erörtert.

(e) Verkehrswegeplan

Die Einwendungsführer vermissen einen Verkehrswegeplan in dem die künftige Verkehrsentwicklung von Nabburg dargestellt wird. Sie haben diese Einwendung nicht näher konkretisiert und auch nicht benannt, wer diesen Verkehrswegeplan Ihrer Meinung nach erstellen sollte.

Hierzu wird ausgeführt:

Der Freistaat Bayern hat für seine Zuständigkeiten einen Gesamtverkehrsplan erstellt. Er kann über den Link: <https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/verkehrsinfrastruktur/verkehrsplanbayern/index.php> öffentlich eingesehen werden. Zudem hat die Bayerische Staatsregierung ihre Ausbauziele im Ausbauplan für die Staatsstraßen dargelegt. Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zum Ziffer B.II.2.d)i)(4) verwiesen.

Die Verkehrswegeplanung gehört im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung zur Planungshoheit der Stadt Nabburg (Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 11 Abs. 2 BV, Art. 108 ff. GO) und kann nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein.

Die derzeitige Verkehrsbelastung und die künftige Verkehrsentwicklung, sowohl für den Prognose Nullfall als auch für den Prognoseplanfall, sind in den gegenständlichen Planfeststellungsunterlagen ausreichend beschrieben. Insoweit wird auf die Ziffern B.II.2.a)iv) bis B.II.2.a)vi) und B.II.2.d)i)(4) dieses Beschlusses und die Anhänge 1bT1 und 1b1T1 der Unterlage 1b der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

(f) Umgehungsstraße

Die Einwendungsführer monieren, dass in der vorliegenden Planung keine Umgehungsstraße, sondern eine Ortsdurchfahrt durch ein Wohngebiet vorgesehen sei.

Hierzu wird ausgeführt:

Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)i)(8) (Umgehungsstraße, Alternativen) des Beschlusses verwiesen.

(g) *Elektrifizierung der Bahnstrecke, Forderung der Bahn auf Schließung des Bahnüberganges oder Lärmschutz entlang der Bahnlinie*

Die Einwendungsführer befürchten, dass nach Realisierung der geplanten Baumaßnahme die Bahnstrecke elektrifiziert werden könnte und das Verkehrsaufkommen auf der Bahnlinie dadurch enorm steigen würde. Sie rechnen durch den Wegfall des schienengleichen Bahnüberganges mit einer ungebremsten Durchfahrt von Zügen und einer permanenten Lärmbelästigung. Durch die geplante Abtragung der Gebäude im Umfeld des Bahnhofs, siehe hierzu auch die zum Abbruch gekennzeichneten Gebäude in der Unterlage 6.1b, entfalle deren Abschirmung gegenüber dem Verkehrslärm der Schienenfahrzeuge.

Hierzu wird ausgeführt:

Hinsichtlich der bestehenden Bahnlinie wird auf die unter Ziffer B.II.2.d)i)(2) (Elektrifizierung der Bahnstrecke und Verkehrslärm) und hinsichtlich der Gesamtlärbetrachtung auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses verwiesen. Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet nicht überschritten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Die Einwendungsführer können in zumutbarer Weise ihr Eigentum wie bisher nutzen.

Die Einwendungsführer konstatieren, dass die Bahn die Schließung des Bahnüberganges fordert und weitere Alternativen geprüft werden sollten. Hinsichtlich der Notwendigkeit zur Beseitigung des Bahnüberganges wird auf die Ausführungen in der Ziffer B.I.1 und B.II.2.a) dieses Beschlusses verwiesen. Im Übrigen wird auf die ausführliche Variantenuntersuchung in Ziffer B.II.2.b)ii) dieses Beschlusses Bezug genommen.

(h) *Wertminderung*

Die Einwender befürchten durch das geplante Vorhaben eine Wertminderung ihres Eigentums.

Hierzu wird festgestellt:

Die einschlägigen Lärmwerte werden in dem betreffenden Gebiet eingehalten. Es besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer B.II.2.b)iv)(1) und die Planunterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen. Zudem sind die Einwendungsführer nicht in ihrem Grundeigentum unmittelbar betroffen. Anhaltspunkte für eine Wertminderung des Eigentums der Einwendungsführer sind damit nicht erkennbar. Selbst ein nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung – VLärmSchV – geschütztes Gebäude ist in der Regel nicht (mehr) minderwertig (siehe Aust, „Die

Enteignungsentschädigung“, 8. Auflage 2021 Rdn. 826). Dann aber ist ein Gebäude, an dem die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV weder am Tag noch in der Nacht überschritten werden, erst recht nicht in seinem Wert gemindert.

Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen zum Belang Wertminderung in Ziffer B.II.2.d)i)(7) Bezug genommen.

(i) extreme Hochwassersituation, Stadtteil Venedig, Fußgängerunterführung auf Höhe des bestehenden Bahnübergangs

Die Einwendungsführer befürchten bei extremen Hochwassersituationen trotz der vorgesehenen Pumpen eine Überflutung der Unterführung (Trog). Dadurch sei der Stadtteil Venedig nur durch Umwege zu Erreichen und insbesondere bei Rettungsfahrzeugen müsse mit einer weitaus größeren Anfahrtszeit gerechnet werden.

Hierzu wird ausgeführt:

Eine konkrete persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar, noch wird sie vorgetragen. Gegenüber der jetzigen Situation können die Einwendungsführer ihr Eigentum wie jeder andere auch in vergleichbarer Weise nutzen.

Hilfsweise wird hierzu angemerkt:

Der Vorhabenträger hat die Hochwassersituation in seinen Unterlagen ausreichend berücksichtigt. Eine Frühzeitige Abstimmung von Notfallplänen nach Vorliegen der technischen Planung wurde vom Vorhabenträger zugesagt .Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)i)(5) und A.III.12 (Notfallpläne) wird Bezug genommen. B.II.2.d)xiii)(i)

(j) Radverkehr

Von den Einwendungsführern wird entlang der Verlegungsstrecke das Fehlen von Radwegen moniert.

Hierzu wird ausgeführt:

Soweit die Einwendungsführer allgemein Belange insbesondere der Stadt Nabburg oder der Allgemeinheit geltend machen, sind sie nicht einwendungsbefugt. Insoweit machen die Einwender keine eigene Betroffenheit geltend, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom

3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise ist hier festzustellen,

dass der Vorhabenträger in seiner Planung den Radverkehr ausreichend berücksichtigt hat. Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)i)(6) des Beschlusses wird verwiesen

(k) *Fazit:*

Die Forderungen der oben aufgeführten Einwendungsführer werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xiv) *Einwendungsführer 039*

Die Einwendungsführer wohnen im Rankenweg und sind durch Grundabtretung nicht betroffen. Sie haben zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Durch das Vorhaben befürchten sie ein vielfach höheres Verkehrsaufkommen. Infolgedessen würde die Lärm- und Schmutzbelästigung bei Tag und Nacht steigen, die Wohnqualität sinken und die Bausubstanz des älteren Hauses Schaden nehmen.

Hierzu wird ausgeführt:

Die Straße vor dem Haus der Einwendungsführer wird bautechnisch ausweislich der planfestgestellten Maßnahme nicht umgestaltet und der verlegte Verkehr nicht vorbeigeführt.

Am Gebäude der Einwendungsführer liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen Beurteilungspegel von 59,8 dB(A) am Tag und 51,3 dB(A) in der Nacht vor. Somit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) überschritten. Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Wegen einer möglichen Belastung durch Luftschadstoffe infolge des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Zuge der geplanten Verlegung der Staatstraße wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)i) (Vorbemerkungen), B.II.2.b)iv)(3) und A.III.2.b)iv) des Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabenträger hat eine Abschätzung der Luftschadstoffe (siehe Unterlage 6.3.5 ff. der Unterlage 1b) vorgenommen, die vom Landesamt für Umwelt geprüft wurde. Im Ergebnis ist festzustellen, dass selbst unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder überschritten werden. Die umfangreichen Berechnungsergebnisse wie auch die Grenzwerte der Bundesimmissionsschutzverordnung können der Ziffer 6.3 (Luftreinhaltung) der Unterlage 1b entnommen werden.

Ferner befürchten die Einwendungsführer Schäden während der Umsetzung des Vorhabens, insbesondere durch Erschütterungen.

Der Vorhabenträger hat ein erschütterungstechnisches Gutachten erstellen lassen, das als Unterlage 13b den festgestellten Planunterlagen beiliegt.

Demnach sind nach Ziffer A.III.2.b)iii) des Beschlusses entsprechende Auflagen und Beweissicherungsmaßnahmen zur Wahrung der Interessen der Einwendungsführer vorgesehen. Für ihr Anwesen sind Beweissicherungsmaßnahmen vorgesehen. Auf die Ausführungen des Vorhabenträgers zu den baubedingten Erschütterungen unter Ziffer 6.2.2 (Erschütterungen) der Unterlage 1b wird Bezug genommen. Für baubedingte, nachweislich entstandene Beschädigungen am Anwesen steht den Einwendungsführern bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen eine Entschädigung beziehungsweise eine Beseitigung der Schäden zu.

Über die Höhe der Entschädigung wird jedoch im Planfeststellungsverfahren, das nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, nicht entschieden.

Der Einwendungsführer ist nicht in seinem Grundeigentum unmittelbar betroffen. Anhaltspunkte für eine Wertminderung des Eigentums der Einwendungsführer sind nicht erkennbar.

Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen zum Belang Wertminderung in Ziffer B.II.2.d)i)(7) Bezug genommen.

Selbst ein nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (VLärmSchV) geschütztes Gebäude ist i.d.R. nicht (mehr) minderwertig (vergleiche Aust, „Die Enteignungsentschädigung“, 8. Auflage 2021, Rdn. 826), was hier der Fall ist. Die Nutzung des Gebäudes ist nach Durchführung der Schallschutzmaßnahmen wie bisher nutzbar. Davon unberührt bliebe gegebenenfalls der Anspruch auf Beseitigung oder Entschädigung der Schäden infolge der Baumaßnahmen.

Fazit:

Die Forderungen der oben aufgeführten Einwendungsführer werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xv) *Einwendungsführer 022*

Die Einwendungsführer wohnen „Am Haberstroh“ in dritter Häuserzeile und sind durch Grundabtretung nicht betroffen.

Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Die Einwendungsführer bemängeln ohne Konkretisierung, dass keine gültigen Alternativpläne und kein aktueller Verkehrsentwicklungsplan vorhanden seien. Auch befürchten sie aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens Verschlechterungen hinsichtlich der Verkehrslärmsituation oder des CO₂-Ausstoßess.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat umfangreiche Untersuchungen in den ausgelegenen Unterlagen beigebracht, die für die Beurteilung des Vorhabens ausreichend sind. Hierzu wird auf die Ausführungen in den Anlagen 1bT1 und 1b1T1 und Ziffer 4. ff. der Unterlage 1b sowie auf die auf die Darstellung möglicher Alternativen in Ziffer B.II.2.b)ii) und insbesondere auf die Ziffern B.II.2.a)iv) und B.II.2.b)ii)(12) des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der CO₂-Belastung wird auf die Ziffer B.II.2.d)j)(1) und bezüglich der Verkehrslärmbelastung auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) des Beschlusses verwiesen.

Am Gebäude der Einwendungsführer, liegen keine Berechnungsergebnisse vor, da dieses Gebäude, wie bereits erwähnt, erst in der dritten Bebauungsreihe zur geplanten Verlegungstrecke liegt und zudem durch die Anwesen „Am Rankenweg 7“ und „Am Haberstroh 17/17a“ eine Abschirmung in Bezug auf den Lärmschutz erfolgt.

Ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen werden am näher zur Verlegungstrecke gelegenen Gebäude, „Am Haberstroh 21a“, (Unterlage 4.4b unter dem Berechnungspunkt 63) die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Wenn bereits an einem näher zur Schallquelle gelegenen Anwesen die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschritten werden, so trifft dies aufgrund der physikalischen Gesetzmäßigkeiten und durch die zusätzliche Abschirmung erst recht für ein weiter entferntes Anwesen zu. Zum Abriss ausgewiesene Gebäude sind berücksichtigt.

Weiter wird vorgetragen, dass während der sehr langen Bauzeit mit enormen Einschränkungen zu rechnen sei.

Hierzu ist festzustellen:

Für die Durchführung des Vorhabens wird eine Bauzeit von circa 7 Jahren veranschlagt. Aufgrund der überwiegend abseitigen Lage kann der Bau weitgehend unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bauzeit werden maßnahmenbedingte Einschränkungen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Zufahren zu den Grundstücken bleiben während der Baumaßnahme – ggf. mit Einschränkungen – aufrechterhalten.

Wie unter Ziffer 6.5 der Unterlage 1b ausgeführt ist, erfolgt frühzeitig vor dem Baubeginn im Rahmen der allgemeinen Verkehrsführung eine Abstimmung mit der Stadt (abwehrender Brandschutz usw.) und den jeweils betroffenen Fachstellen wie insbesondere dem Landratsamt.

Die bestehende Brücke über die Naab sowie der beschränkte Bahnübergang stehen bis auf eine kurze Zeit der Verkehrsumlegung für den allgemeinen Verkehr wie auch für Rettungskräfte wie jetzt zur Verfügung. Konkrete Einschränkungen hinsichtlich des Anwesens des Einwendungsführers werden weder vorgetragen noch sind solche ersichtlich. Hinsichtlich der Bauärmemissionen wird auf Ziffer B.II.2.b)iv)(2) des Beschlusses verwiesen

Die Einwendungsführer befürchten zudem, dass infolge der Umsetzung des geplanten Vorhabens die Auslastung der Bahnstrecke die Geschwindigkeit der Züge zunehmen würden. Dies würde ebenfalls zu einer enormen Erhöhung des Lärmpegels führen.

Durch den Abriss von Gebäude nördlich der Bahntrasse würde der Lärmschutz gegenüber der Bahn wegfallen.

Hierzu ist festzustellen:

Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)i)(2) (Vorbemerkungen zu den Einwendungen Privater) und B.II.2.d)xiii)(g) des Beschlusses verwiesen.

Bei der geplanten Unterführung der Verlegungsstrecke, unter der Bahn und neben der Naab, würde nach Einschätzung der Einwender die Gefahr einer Überschwemmung trotz Pumpenanlage massiv gegeben sein. Es sei umwelttechnisch nicht sinnvoll, eine solche Pumpenanlage zu betreiben. Die (überschwemmte Unterführung) könnte auch ein nicht überquerbares Hindernis für Rettungsfahrzeuge bedeuten.

Hierzu ist festzustellen:

Im Rahmen des Standes der Technik wird gewährleistet, dass das im Trog-Bereich anfallende Oberflächenwasser abgeführt wird. Die Befahrbarkeit der Tieflage (Trog) ist bis zu einem hun-

dertjährigen Hochwasser (HQ₁₀₀) gewährleistet. Im Bereich der Bahnunterführung wird der südöstliche Geh- und Radweg (Abmessungen des befahrbaren Raumes maximale Breite = 3,00 m, Lichte Höhe = 3,00 m) hochgesetzt, um als Notfahweg auch bei außergewöhnlichen Hochwasser- beziehungsweise Starkregenereignissen eine durchgängige Befahrbarkeit der Verlegungsstrecke für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten.

Diesbezüglich wird auf die Unterlage 1b S. 43 verwiesen.

Hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.5 der Unterlage 1b verwiesen.

Nach Ansicht des Einwendungsführers würde die Realisierung des Vorhabens seine Lebensqualität einschränken und den Wert seines Eigentums mindern.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwand ist nicht substantiiert. Hinsichtlich des Verkehrslärm oder der Luftschadstoffe wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Da die einschlägigen Lärmwerte werden in dem betreffenden Gebiet eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) des Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Zudem sind die Einwendungsführer nicht in ihrem Grundeigentum unmittelbar betroffen. Anhaltspunkte für eine Wertminderung des Eigentums der Einwendungsführer sind damit nicht erkennbar.

Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen zum Belang Wertminderung in Ziffer B.II.2.d)i)(7) Bezug genommen.

Fazit:

Die Forderungen des oben aufgeführten Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xvi) *Einwendungsführer 023*

Die Einwendungsführer wohnen Am Haberstroh in dritter Häuserzeile und sind durch Grundabtretung nicht betroffen. Sie haben zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Hierzu ist festzustellen:

Die Einwendungsführer tragen teilweise die (im Wortlaut) gleichen Einwendungen vor, wie die nachbarschaftlichen Einwendungsführer 020. Insoweit wird auf eine wiederholte Aufzählung der teilweise (im Wortlaut) gleichen Einwendungen verzichtet. Hinsichtlich der Bewertung wird auf die Ziffer B.II.2.d)xv) des Beschlusses verwiesen.

Zusätzlich fordern die Einwendungsführer Fuß- und Radwege entlang der Staatsstraße.

Hierzu ist festzustellen:

Es wird auf die auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)xiii)(j) des Beschlusses und auf die planfestgestellten Unterlagen (Ziffer A.II.a) des Beschlusses) verwiesen, wo die Geh- und Radwege insbesondere in der Unterlage 6.1b ausführlich behandelt sind.

Die Einwender befürchten, dass wegen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens der Verkehrslärm unzumutbar erhöht wird.

Hierzu ist festzustellen:

Am Gebäude der Einwendungsführer, liegen keine Berechnungsergebnisse vor, da dieses Gebäude, wie bereits erwähnt, erst in der dritten Bebauungsreihe zur geplanten Verlegungstrecke liegt und zudem durch die Anwesen „Am Rankenweg 7“ und „Am Haberstroh 17/17a“ eine Abschirmung in Bezug auf den Lärmschutz erfolgt.

Ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen werden am näher zur Verlegungstrecke gelegenen Gebäude, „Am Haberstroh 21a“, der Unterlage 4.4b (Berechnungspunkt 63) die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Wenn aber bereits an einem näher zur Schallquelle gelegenen Anwesen die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschritten werden, so trifft dies aufgrund der physikalischen Gesetzmäßigkeiten und durch die zusätzliche Abschirmung erst recht für ein weiter entferntes Anwesen zu. Zum Abriss ausgewiesene Gebäude sind berücksichtigt.

Die Einwender weisen auf die Hochwasserthematik hin und werfen in diesem Zusammenhang die Frage auf, wer im Falle eines durch die Überschwemmung des Unterführungsbauwerks bedingten Schadens an ihrem Eigentum aufkommen würde.

Hierzu ist festzustellen:

Hinsichtlich der Hochwassersituation wird auf die obigen Abhandlungen unter Ziffer B.II.2.d)i)(5) Bezug genommen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Falle einer Überschwemmung des Unterführungsbauwerks, ein Schaden am Gebäude der Einwendungsführer aufgrund der Entfernung zwischen Gebäude und Bauwerk durch den Vorhabenträger ausgeschlossen werden kann.

Fazit:

Die Forderungen des oben aufgeführten Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xvii) Einwendungsführer 024, 025, 026 und 032

Die Einwendungsführer wohnen alle am Turnhallenweg zum Teil in direkter Nachbarschaft nebeneinander und sind durch Grundabtretung nicht betroffen. Sie haben zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und die Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen. Der Einwender 025 war im Erörterungstermin am 16. April 2018 anwesend und die Einwendungen wurden teilweise erörtert.

Die Einwendungsführer tragen teilweise die (im Wortlaut) gleichen Einwendungen vor, so dass sie gemeinsam behandelt werden. Getrennt werden nur die persönlichen Betroffenheiten abgehandelt. Die Inhalte der Einwendungen werden, da sie häufig inhaltsgleich sind, zusammengefasst und im Wesentlichen wiedergegeben.

Aus Sicht der Einwender sind die Anbindungsradien der Einmündung der Austraße in die Verlegungsstrecke zu gering. Von der A 93 kommende, in die Austraße abbiegende LKWs, LKWs mit Hänger beziehungsweise Sattelzüge müssen zwangsläufig auf die Gegenfahrbahn der Austraße ausscheren. Dort befindet sich zugleich ein erheblicher PKW-Verkehr. Hier werde eine „verkehrsgefährliche und unfallträchtige“ Straßenführung geschaffen.

Hierzu ist festzustellen,

dass die Einwender keine eigene Betroffenheit geltend machen, sondern allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise wird festgestellt:

Der Vorhabenträger hat die geplante Situation überprüft und im Rahmen der Tektur vom 27. Januar 2017 geringfügige Änderungen vorgenommen, so dass eine hinreichende komfortable Befahrbarkeit gewährleistet ist. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur technischen Planung in Ziffer B.II.2.b)iii)(3)(b) des Beschlusses verwiesen.

Dem Einwand ist durch die Tektur vom 27. Januar 2017 Abhilfe geschaffen worden.

Die Einmündung der relativ verkehrsreichen Bahnhofstraße in die Verlegungsstrecke liege direkt hinter einem Haus und könne nicht eingesehen werden. Hier werde ein neuer Unfallschwerpunkt geschaffen.

Hierzu ist festzustellen:

Die Einwendungsführer machen weder eine persönliche Betroffenheit geltend, noch ist eine solche erkennbar.

Hilfsweise wird festgestellt:

Aus Sicht des Vorhabenträgers kommt es im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße mit der Verlegungsstrecke zu keinen Sichteinschränkungen durch das direkt am Grundstückseck gelegene Gebäude. Die Sichtstrahlen für die Anfahrtsicht wurden in den Bauwerksplan Unterlage 6.1b eingetragen. Verkehrsteilnehmer, welche von der untergeordneten „Bahnhofstraße“ in die übergeordnete und damit vorfahrtsberechtignte Verlegungsstrecke einbiegen wollen, müssen sich nach Angaben des Vorhabenträgers langsam in die Einmündung „hineintasten“. Dieser Haltung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Gegenüber der jetzigen Situation tritt keine erkennbare Verschlechterung ein zumal die Bahnhofstraße nicht verlegt wird.

Die geplante, verlegte Staatsstraße würde den Bahnhof von jeglichem „Zuführungsverkehr“ abschneiden.

Der Bahnhof werde von vielen Schülern frequentiert, die die Bahnhofstraße entlanggehen. (Die Schüler müssen dabei die Verlegungsstrecke queren). Mit der geplanten neuen Staatsstraße werde eine „Menschenleben akut gefährdende Verkehrsquerung“ geschaffen. Aus Sicht der Einwender wäre für eine sichere Querungsmöglichkeit der geplanten neuen Staatsstraße eine Fußgängerampel erforderlich.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird festgestellt:

Warum die geplante Verlegung der Staatsstraße den Bahnhof von jeglichem Zuführungsverkehr abschneiden soll, ist weder nachvollziehbar noch wurde es dargestellt.

Im Bereich des Bahnhofs ist eine Querungshilfe mit einer Bedarfsampel für Fußgänger und Radfahrer ausweislich der Unterlage 6.1b (Tektur b vom 18. Dezember 2020) vorgesehen. Dem Fußgänger wird dadurch ein sicheres Queren der geplanten Staatsstraße ermöglicht. Dem Einwand ist mit der Tektur abgeholfen worden.

Bei einer Bürgerversammlung wurde die Errichtung einer Fußgängerbrücke angesprochen. Diese sei in den vorliegenden Plänen nicht enthalten. Die Kosten hierfür seien wohl von der Stadt Nabburg zu tragen. Diese habe nicht einmal das Geld für die Erneuerung der bestehenden Fußgängerbrücke (bei Bau-km 0+470). Es wurde zudem angezweifelt, ob Fußgänger eine Fußgängerüberquerung annehmen würden, die hier sicher nicht behindertengerecht (ohne Fahrstuhl) gebaut werde.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Weitere Querungsmöglichkeiten als die in den verfahrensgegenständlichen Planunterlagen dargestellten wurden nach Bekunden des Vorhabenträgers nicht zugesagt. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind die Antragsunterlagen mit den Tekturen. Der Einwand ist nicht substantiiert.

Die Ausführungen des Einwenders zu einer Erneuerung einer Fußgängerquerung auf Höhe des genannten Baukilometers könnten sich eventuell auf eine Fußgängerüberführung über die Bahnanlagen beziehen, die zwischenzeitlich wohl vom zuständigen Baulastträger beseitigt wurde. Diese ist und war nicht Gegenstand des Verfahrens.

Aus Sicht der Einwender müsse der Verkehr an der Einmündung der Austraße/St 2040 durch eine Lichtsignalanlage gesteuert werden. Die Ampel an der Austraße müsse weit zurückgesetzt werden. Dies führe letztendlich dazu, dass sowohl für den auf der geplanten neuen Staatsstraße als auch auf der Austraße wartenden Verkehr lange Rotphasen bestehen. Die Rotphasen für die geplante Staatsstraße seien weitaus länger als die durch das Schließen der Bahnschranken bedingten Wartezeiten.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Die geplante Ampelanlage an der Einmündung Austraße/ Verlegungsstrecke entspricht dem aktuellen Stand der technischen Regelwerke. Die berechneten Umlaufzeiten sind deutlich günstiger als die Schließzeiten am Bahnübergang. Die Kreuzung kann schneller geräumt werden

und die Rückstaulängen sind deutlich kürzer als am bestehenden Bahnübergang. Der Verkehrsfluss wird im Gegensatz zur jetzigen Situation verstetigt und flüssiger.

Die gewählte Trassierung der geplanten Staatsstraße verursache in Lage und Höhe sowie durch die Gestaltung der Knotenpunkte erhebliche Emissionen, Abgasen, Feinstaub et cetera. Zudem würde es auch für die an der Bahntrasse anliegenden Bewohner zu einer Verschlechterung führen.

Weiter würden nach Meinung der Einwendungsführer die beiden Kreisverkehre, die Kurve am Bahnhof und die Steigungsstrecken im Zuge der Unterführung die Geschwindigkeit der Fahrzeuge stark drosseln, so dass in den anschließenden Abschnitten stark beschleunigt werden müsse, womit es zu erhöhten Emissionen an Luftschadstoffen komme.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Für das geplante Vorhaben wurden Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt. Weitere Einzelheiten können der Ziffer B.II.2.d)i)(1) des Beschlusses entnommen werden..

Der Vorhabenträger würde, so die Einwendungsführer, die Errichtung eines Kreisverkehrs zur Anbindung (Verknüpfung) der Austraße mit der geplanten Verlegung der Staatsstraße ablehnen, da der Platz hierfür fehlen würde und Eingriffe in das dort daneben befindliche Betriebsgebäude eines Gewerbebetriebes erforderlich sein würden. Zudem würde der Abstand zwischen den Bahngleisen und dem Gewerbe-Gebäude weit über 50 m betragen. Eine kreuzungsfreie Lösung sei nicht einmal angedacht, obgleich hierfür genügend Platz wäre.

Hierzu ist festzustellen:

Die Einwender legen nicht dar, warum die vom Vorhabenträger gewählte und leistungsfähige Knotenpunktsform nicht geeignet ist. Auch ist eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch ausgeführt:

Die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes am lediglich 3-armigen Knotenpunkt der geplanten Staatsstraße mit der Austraße ist weder aus Gründen der Sicherheit noch der Leistungsfähigkeit erforderlich. Entsprechende Notwendigkeiten werden auch nicht aufgezeigt.

Die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes würde zudem aus geometrischen Gründen eine wesentlich stärkere Abschwenkung der Austraße und deren Neubau auf größerer Länge erfordern, so dass erstmalige und zusätzliche Eingriffe in die bebauten Grundstücke Fl. Nr. 1170 und 1170/2, 1178/5 erforderlich werden würden.

Zudem erlaubt der geringe Abstand zu den bestehenden Gleisanlagen keine Errichtung eines den fahrgeometrischen Ansprüchen genügenden Kreisverkehrsplatzes, ohne dass die Trasse der geplanten Staatsstraße von den Gleisanlagen abgerückt werden müsste.

Insbesondere die hiermit verbundene notwendige (jedoch vermeidbare) zusätzliche Grundinanspruchnahme ist insoweit nicht zu rechtfertigen.

Viele landwirtschaftliche Fahrzeuge fahren, so die Einwender in den damaligen Einwendungsschreiben, zu den in der Austraße befindlichen Lagerhäusern. Diese ohnehin langsam fahrenden Fahrzeuge müssen künftig die geplante Staatsstraße benutzen und nach der Unterführung eine Steigung von 7% bewältigen; dies führe zu einer weiteren Verlangsamung und Verkehrsbehinderung mit entsprechend hohen Emissionen an Lärm, Abgasen und Feinstaub. Die Belastungen durch Emissionen und Verkehrsbehinderungen würden durch einen Stopp an der Lichtzeichenanlage noch weiter erhöht werden.

Hierzu ist festzustellen:

Die Einwender legen nicht dar, warum die vom Vorhabenträger gewählte und leistungsfähige regelgerechte Planung nicht geeignet sei. Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch ausgeführt:

Gemäß der für die Trassierung zu Grunde liegenden Richtlinie ist eine max. Längsneigung von 8% zulässig. Zudem nimmt die Steigung von Bau-km 0+690 in Richtung Austraße kontinuierlich ab, bereits bei Bau-km 0+660 sind es nur noch 4,95%, sodass im Einmündungsbereich (im Bereich der Kuppe) die Steigungen bis zu 3% sinken.

Da die Schrägneigung weit unter dem Grenzwert liegt, ist ein Abrutschen von Lastwägen und Traktoren nicht zu erwarten. Im Übrigen weist die bestehende Ortsdurchfahrt, wie in der Variantenuntersuchung (Ziffer B.II.2.b)ii) des Beschlusses) ausgeführt, im Zuge der Georgenstraße bereits größere Steigungen (zum Beispiel im Bereich der Apotheke) auf. Hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe wird auf Ziffer B.II.2.d)i)(1) des Beschlusses verwiesen.

Ferner hat ein großer Agrar-Handel mit erntebedingten Zulieferverkehr seinen Standort aus Nabburg herausverlagert, so dass die Befürchtungen sich erledigt haben dürften.

Nach Ansicht der Einwendungsführer zeichne sich die Verlegungsstrecke durch eine besonders gerade Linienführung mit gegebenenfalls weichen Kurvenradien aus, die Verkehrsteilnehmer zum Rasen verleiten.

Hierzu ist festzustellen:

Die Einwender legen nicht dar, warum die Verkehrsteilnehmer innerhalb der geschlossenen Ortschaft die gesetzlichen Vorgaben nicht einhalten würden. Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch ausgeführt:

Im Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist jeder Verkehrsteilnehmer verpflichtet, sich an die vorgegebene Geschwindigkeit zu halten. Der Vorhabenträger wie auch die Planfeststellungsbehörde haben vom rechtstreuen Verhalten der Verkehrsteilnehmer auszugehen.

Die „barrierefreie“ Linienführung durch die Stadt Nabburg werde zusätzlichen Verkehr – insbesondere Schwerverkehr – von/ zur A 6 oder A 93 anziehen beziehungsweise verlagern.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Für das geplante Vorhaben wurden Verkehrsuntersuchungen und Prognosen erstellt. Weitere Einzelheiten können der Ziffer B.II.2.d)xiii)(d) des Beschlusses entnommen werden.

Die Einwender befürchten, dass durch die Maßnahme auf die Stadt Nabburg hohe Herstellungs- und Unterhaltungskosten für den Trog anfallen.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Hierzu wird auf die im Grundsatz zustimmende Stellungnahme der Stadt Nabburg verwiesen, die mit der geplanten Trassenführung, die im Wesentlichen dem städtebaulichen Entwicklungskonzept entspricht, grundsätzlich einverstanden ist. Soweit die Stadt Nabburg Herstellungs- und Unterhaltungskosten für dieses Vorhaben übernimmt (neben staatlichen Zuschüssen) stellt dies eine (verkehrs- und finanz-) politische Entscheidung des zuständigen städtischen Vertretungsorgans, mithin des Stadtrats der Stadt Nabburg dar. Auch als städtischer Steuerzahler können sich die Einwendungsführer nicht auf eine Ihrer Meinung nach falsche Verwendung kommunaler Gelder berufen.

Im Bauwerksverzeichnis ist unter der laufenden Nummer 2.03T1 (Tieflage/Trog) hinsichtlich der Kostentragung ausgeführt, dass für die Herstellung die Kosten zu je einem Drittel von der DB Netz AG, der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern getragen werden. Der künftige Unterhalt obliegt dem Freistaat Bayern. Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar. Im Übrigen gilt Art. 51 BayStrWG.

Zudem würde ein vermeintlich dichtestes Gewerbegebiet im Bereich Georgenstraße/ Regensburger Straße vom Durchgangsverkehr „und damit von einer leichten Erreichbarkeit“

abgehängt. Viele Kunden würde dann die dort angesiedelten Geschäfte künftig meiden.
Der einzige Nutznießer der Plantrasse sei die Deutsche Bahn AG.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Ein Anrecht auf die Aufrechterhaltung des Durchgangverkehrs gibt es nicht. Diese Bereiche bleiben weiterhin ausreichend verkehrlich erschlossen.

Der Einwender bemängelt die Bauleitplanung der Stadt wie etwa die künftige Einstufung der Wohngebiete am Bahnweg und am Poststeig in ein Mischgebiet.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt,

dass die Bauleitplanung der Stadt Nabburg nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist und auch nicht sein kann.

Das Grundwasser steige sehr stark mit dem Wasserspiegel der Naab. Bei einem aktuellen Hochwasserereignis seien im Bereich Turnhallenweg – Eingang Nordgauhalle Parkplatz und Straße (schon jetzt) überflutet gewesen. Mit dem Trog habe in diesem Bereich das von der Naab aufsteigende Wasser keine Ausweichmöglichkeit mehr. Dadurch steige der Wasserdruck im Boden und gefährde die hier befindlichen Gebäude.

Hierzu ist festzustellen:

Ausweislich der vom Vorhabenträger durchgeführten hydrotechnischen Berechnungen, die von den Fachbehörden geprüft wurden, ist keine Verschlechterung der Hochwassersituation zu erwarten. Weitere Einzelheiten können den planfestgestellten Unterlagen 10.4aff. und 10.5aff sowie der Ziffer B.II.2.d)i)(5) des Beschlusses entnommen werden.

Nach Meinung der Einwendungsführer würde die Verkehrserschließung von und zur Nordgauhalle weiter erschwert. Bei Großereignissen haben die Verhältnisse die Grenzen der Zumutbarkeit bereits erreicht. Nach Fertigstellung der Verlegungsstrecke werde sich im Einmündungsbereich die Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge (17.000 pro Tag) deutlich erhöhen.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Die Nordgauhalle wird bereits bisher ausschließlich über die bestehende Einmündung in die, in diesem Bereich mit einem schienengleichen Bahnübergang versehene, Staatsstraße 2040 erschlossen. Insbesondere der schienengleiche Bahnübergang weist erhebliche Schrankenschließzeiten auf, so dass der Verkehr hier während der Schrankenschließung zum Erliegen kommt.

Mit dem gegenständlichen Vorhaben entfällt der Bahnübergang, der Verkehr kann künftig hiervon unbeeinträchtigt abgewickelt werden. Insoweit ist eine Verbesserung der Verkehrssituation, auch für die Erschließung der Nordgauhalle, zu erwarten.

Nach Einschätzung der Einwendungsführer würde die geplante Verlegungsstrecke der Staatstraße auch regionalen Verkehr – auch zur A 6 – anziehen. Die Diepoldstraße habe bereits „verschiedentlich“ die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht. Es gäbe nur noch die Möglichkeit, im Zuge der Diepoldstraße ein absolutes Halteverbot anzuordnen. Dies würde die Anlieger unerträglich treffen. Durch eine „durchschussfreie“ Diepoldstraße werde sich die Verkehrsgeschwindigkeit erheblich erhöhen, so dass durch die Ausfahrten aus den dortigen Grundstücken ein weiteres erhebliches Unfallpotential geschaffen werde.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Hinsichtlich befürchteter Verkehrsverlagerungen infolge der A 6 wird auf Ziffer B.II.2.d)i)(3) des Beschlusses verwiesen. Eine gegebenenfalls verkehrsrechtliche Anordnung für ein Halteverbot in der Diepoldstraße ist nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens.

Die Einwendungsführer bemängeln, dass keine weiteren Alternativen zur geplanten Straßenverlegung untersucht werden.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat zahlreiche Alternativen zur Beseitigung des Bahnüberganges untersucht. Hierzu wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii) (Planungsvarianten und ...) des Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwender verweisen im Zusammenhang mit Planalternativen auf ein von der Stadt Nabburg in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten von Professor J. Obst aus dem Jahr 1990.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Das Verkehrsgutachten von Professor J. Obst ist hinsichtlich seiner Aufgabenstellung und Aktualität mit der Planfeststellung zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung von März 2010 mit den zugehörigen Aktualisierungen wegen einer anderen Aufgabenstellung nicht vergleichbar. Ausweislich der Städtebaulichen Untersuchung zur Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040 aus dem Jahr 1998 wird auf Seite 17 ausgewiesen, dass bei den Vorschlägen von Professor J. Obst der bestehende Bahnübergang bestehen bleibt und somit das Planungsziel nicht erreicht werden kann. Im Übrigen wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii) (Planungsvarianten und ...) des Beschlusses Bezug genommen.

Aus Sicht der Einwendungsführer könne man „dort, wo jetzt die Unterführung durch die Bahn geplant ist, auch eine Überführung machen, nur in umgekehrter Richtung, von Südosten nach Nordwesten, die dann in die Austraße einmündet, so dass der Hauptzugangsverkehr in die Stadt Nabburg wiederum organisch über Georgenstraße und Regensburger Straße möglich wäre.“

Hierzu ist festzustellen:

Die Einwendungsführer tragen wieder keine persönlichen Betroffenheiten vor. Somit machen sie nicht eigene Belange, sondern die Dritter oder der Allgemeinheit geltend; insoweit sind sie als „Sachwalter“, „bloßer Fürsprecher“ oder „Treuhandler“ nicht einwendungsbefugt.

Hilfsweise wird noch festgestellt:

Hinsichtlich möglicher Planungsvarianten wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii) (Planungsvarianten und ...) des Beschlusses verwiesen.

Die gewählte Trassierung der geplanten Verlegungsstrecke der Staatsstraße 2040 in Lage und Höhe sowie die Gestaltung der Knotenpunkte verursachen erhebliche Emissionen an Lärm, Abgasen, Feinstaub etc. Es werden Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Am Gebäude des Einwendungsführers 026, Berechnungspunkt 20, liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen der Unterlage 4.4b und 4.5b folgende maximale Beurteilungspegel vor:

Maximale Beurteilungspegel in dB(A)			
Infolge der 16. BImSchV		Infolge der Gesamtlärbetrachtung	
Tagwert	Nachtwert	Tagwert	Nachtwert
61	53	63	58
Grenzwerte		Werte der Zumutbarkeitsschwelle	
59	49	67	57

Hierzu ist festzustellen:

Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet am Tag und in der Nacht sowie die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in der Nacht überschritten.

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz.

Im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung kommt es unter Beachtung der Schutzmaßnahmen zu keiner Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Am Gebäude des Einwendungsführers 024, Berechnungspunkt 19, liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen der Unterlage 4.4b und 4.5b folgende maximale Beurteilungspegel vor:

Maximale Beurteilungspegel in dB(A)			
Infolge der 16. BImSchV		Infolge der Gesamtlärbetrachtung	
Tagwert	Nachtwert	Tagwert	Nachtwert
59	51	61	58
Grenzwerte		Werte der Zumutbarkeitsschwelle	
59	49	67	57

Hierzu ist festzustellen:

Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet sowie die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in der Nacht überschritten.

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz.

Im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung kommt unter Beachtung der Schutzmaßnahmen zu keinem weiteren Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach, da bereits nach der 16. BImSchV ein Anspruch dem Grunde nach besteht.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Am Gebäude des Einwendungsführers 025, Berechnungspunkte 22 und 23 liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen der Unterlage 4.4b und 4.4b folgende maximale Beurteilungspegel vor:

Maximale Beurteilungspegel in dB(A)			
Infolge der 16. BImSchV		Infolge der Gesamtlärbetrachtung	
Tagwert	Nachtwert	Tagwert	Nachtwert
67	59	68	63
Grenzwerte		Werte der Zumutbarkeitsschwelle	
59	49	67	57

Hierzu ist festzustellen:

Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet sowie die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle am Tag und in der Nacht überschritten.

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen

Am Gebäude des Einwendungsführers 032 ist keine Berechnung vorgenommen worden, da bereits am näher an der Schallquelle liegenden Gebäude, Berechnungspunkt 67, Beurteilungspegel errechnet wurden.

Hierzu ist festzustellen:

Wenn aber bereits an einem näher zur Schallquelle gelegenen Anwesen (Berechnungspunkt 67) die maßgebenden Immissionsgrenzwerte unterschritten werden, so trifft dies aufgrund der physikalischen Gesetzmäßigkeiten erst recht für ein weiter entferntes Anwesen zu.

Am Berechnungspunkt 67 liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen der Unterlage 4.4b und 4.5b folgende maximale Beurteilungspegel in dB(A) vor			
Infolge der 16. BImSchV		Infolge der Gesamtlärbetrachtung	
Tagwert	Nachtwert	Tagwert	Nachtwert
54	46	58	56
Grenzwerte		Werte der Zumutbarkeitsschwelle	
59	49	67	57

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet vorliegend nicht überschritten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Fazit:

Die Forderungen der oben aufgeführten Einwendungsführer werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xviii) Einwendungsführer 027

Der Einwendungsführer wohnt „Am Haberstroh“ und ist durch Grundabtretung nicht betroffen. Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer befürchtet, dass durch das geplante Vorhaben einen steigenden Lärmpegel infolge des Straßenverkehrs- und Bahnlärms und eine deutliche Wertminderung ihrer Wohnung entstehen würde.

Zudem könnten künftig auch die Züge, nachdem die Bahn übergangsfrei wäre, nahezu ungebremst durch Nabburg fahren

Hierzu ist festzustellen:

Am Gebäude der Einwendungsführer „Am Haberstroh 21/21A“ (Berechnungspunkt 63 in der Unterlage 4b) liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen die maximalen Beurteilungspegel am Tag bei 57 dB(A) und in der Nacht bei 48 dB(A). Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) nachts weder erreicht noch überschritten. Das vom Einwender bewohnte Gebäude liegt ausweislich der Unterlage 4.5b (Gesamtlärbetrachtung) auch außerhalb des Wirkraumes zur Gesamtlärbetrachtung. Weitere Einzelheiten siehe Ziffer 1 der Vorbemerkungen zur Unterlage 4.5b (Gesamtlärbetrachtung) und Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses.

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Hinsichtlich des Einwands der Wertminderung wird auf Ziffer B.II.2.d)i)(7) des Beschlusses verwiesen..

Aufgrund der bestehenden Schrankenschließungen können Züge auch bisher „ungebremst“ durch Nabburg fahren. Die geplante Beseitigung des Bahnüberganges führt nicht maßnahmenursächlich zu einer Veränderung der Nutzung des Schienenverkehrsweges. Siehe hierzu auch Ziffer B.II.2.b)ii)(6) des Beschlusses (Baurechtliche Gesichtspunkte).

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xix) Einwendungsführer 029

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Flur-Nr. 548, 558 und 558/4, Gemarkung Nabburg. Der Vorhabenträger hat das Grundstück Flur-Nr. 548 erworben. Die Grundstücke Flur-Nr. 558 und 558/4 sind nicht abtretungsbetroffen.

Der Einwendungsführer wohnt im Naabweg in zweiter Häuserzeile zur Oberviechtacher Straße (Flur-Nr. 558/4) und ist durch Grundabtretung im Falle der erfolgten Veräußerung des Grundstücks der Flur-Nr. 548 an den Vorhabenträger nicht mehr betroffen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und der Tektur vom 27. Januar 2017 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen. Das Grundstück mit Flur-Nr. 558 ist nicht bebaut.

Nach Ansicht des Einwenders würde durch das geplante Vorhaben das bereits hohe Verkehrsaufkommen in der Oberviechtacher Straße weiter steigen. Auch infolge der Eröffnung der A 6 habe der Verkehr stark zugenommen und würde den kürzesten Weg durch die Stadt zur Auffahrt Schmidgaden fahren. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens fordere er Lärmschutz.

Hierzu ist festzustellen:

Für das Vorhaben wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Hinsichtlich der Ergebnisse wird auf die Ziffern B.II.2.d)i)(3) und B.II.2.b)iv)(1) des Beschlusses verwiesen.

Am Wohngebäude im Naabweg des Einwendungsführers liegen keine Berechnungsergebnisse vor. Infolge der Tektur vom 27. Januar 2017 wurde die Baulänge um 131 m verkürzt. Weggefallen ist dadurch auch der Kreisverkehr am Bauende. Das Wohngebäude liegt somit nicht mehr im Wirkungsumgriff des Vorhabens.

Nach Auffassung des Einwenders seien die Alternativen zur geplanten Trasse nicht ausreichend geprüft worden.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat eine Vielzahl von Alternativen geprüft, die auch im Beschluss behandelt wurden. Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)ii) des Beschlusses wird verwiesen.

Der Einwendungsführer geht davon aus, dass wegen der neuzeitlichen Linienführung der verlegten Staatstraße mit einer Zunahme des Verkehrslärms zu rechnen sei, da die Verkehrsteilnehmer schneller fahren würden als zulässig wäre.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger wie auch die Planfeststellungsbehörde haben vom rechtstreuen Verhalten der Verkehrsteilnehmer auszugehen. Im Rahmen der Straßenverkehrsordnung ist jeder verpflichtet die zulässige Geschwindigkeit einzuhalten.

Hinsichtlich möglicher Alternativen wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii) des Beschlusses (Planungsvarianten) verwiesen.

Fazit:

Die weiter vorgetragenen Befürchtungen im Zusammenhang mit den weggefallenen Kreisverkehr und der Verkürzung des Vorhabens am Bauende sind durch den Wegfall des ursprünglich

geplanten Kreisverkehrs (Ost) und der Verkürzung des Bauabschnitts hinfällig geworden. Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xx) Einwendungsführer 030

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 553 der Gemarkung Nabburg. und ist durch Grundabtretung infolge der Tektur vom 27. Januar 2017 nicht mehr betroffen. Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer befürchtet, dass durch das Heranrücken des Gehweges an sein Anwesen für Jedermann ein voller Einblick von oben herab in den Wohnbereich möglich wäre.

Hierzu ist festzustellen:

Da auf die geplante dauernde Inanspruchnahme von circa 2 m² verzichtet wird, verläuft der Gehweg künftig nicht näher am Grundstück des Einwendungsführers als bisher. Im Bereich des Grundstückes verlaufen die geplante Staatstraße 2040 und der Gehweg in der Lage größtenteils auf dem Bestand. In der Höhe erfolgt eine leichte Absenkung um circa 10 cm, was die Einblicksmöglichkeiten eher verringert. Eine wesentliche Änderung und daraus resultierende Verschlechterung in Bezug auf die Einblicksmöglichkeiten in die Wohnräume und somit in die Privatsphäre ist nicht erkennbar.

Nachts vorbeifahrende Fahrzeuge könnten durch den geänderten Straßenverlauf einen höheren Blendeffekt erzeugen.

Hierzu ist festzustellen:

Im Bereich des Grundstücks befindet sich die geplante Staatstraße 2040 in der Lage größtenteils auf Bestand. In der Höhe erfolgt eine leichte Absenkung um circa 10 cm. Geringfügige Veränderungen können nicht ganz vermieden werden. Gründe dafür können die Verkehrssicherheit, die Wirtschaftlichkeit und ein zusätzlicher Flächenverbrauch sein. Im Übrigen besteht kein Anspruch auf den unveränderten Fortbestand öffentlicher Straßen und Wege. Inwiefern es deshalb zu einem höheren Blendeffekt durch vorbeifahrende Fahrzeuge kommen soll, ist nicht nachvollziehbar und wird auch nicht dargelegt. Ein Eingriff in eine Rechtsposition des Einwendungsführers ist insoweit nicht gegeben.

Wegen der oben genannten Punkte könnte sich nach Auffassung des Einwenders die Wohnqualität verschlechtern sowie eine wirtschaftliche Vermietung nicht mehr möglich sein.

Hierzu ist festzustellen:

Am Gebäude des Einwendungsführers, „Oberviechtacher Straße 6“, Berechnungspunkt 47 liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen der Unterlage 4.4b und 4.4b folgende maximale Beurteilungspegel vor:

Maximale Beurteilungspegel in dB(A)			
Infolge der 16. BImSchV		Infolge der Gesamtlärbetrachtung	
Tagwert	Nachtwert	Tagwert	Nachtwert
65	56	68	60
Grenzwerte		Werte der Zumutbarkeitsschwelle	
59	49	67	57

Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende allgemeine Wohngebiet sowie die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle am Tag und in der Nacht überschritten.

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe wird auf Ziffer B.II.2.d)xiii)(c) des Beschlusses verwiesen.

Nach einer Planänderung im Rahmen der Tektur a vom 27.01.2017 ist der Einwendungsführer nicht mehr in seinem Grundeigentum unmittelbar betroffen. Anhaltspunkte für eine Wertminderung des Eigentums der Einwendungsführer sind damit nicht erkennbar.

Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen zum Belang Wertminderung in Ziffer B.II.2.d)i)(7) Bezug genommen.

Soweit infolge der Führung der Straßentrasse entlang der Grundstücksgrenze (also ohne Inanspruchnahme aus dem Grundstück Flur-Nr. 553) der Vorteil der Uneinsehbarkeit des Grundstücks des Einwendungsführers gegenüber dem bisherigen Zustand beeinträchtigt wird und es demzufolge überhaupt zu einer (erhöhten) Einsehbarkeit in dessen Grundstück beziehungsweise zu (erhöhten) Blendeffekten kommt, stellen diese keine Eigentumsbeeinträchtigung dar

(Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, 78. Auflage 2019, § 903 Rdn. 9). Eine etwa (erhöhte) Einsehbarkeit in sein Grundstück beziehungsweise (erhöhte) Blendeffekte und die deshalb befürchtete Verschlechterung der Wohnqualität hat der Einwendungsführer entschädigungslos zu dulden. Im Übrigen ließen sich die befürchtete Einsehbarkeit bzw. die höheren Blendeffekte durch eine entsprechende Bepflanzung (Grundstücks des Einwendungsführers) verringern. Ein Eingriff in eine schützenswerte Rechtsposition des Einwendungsführers ist diesbezüglich nicht gegeben.

Die nach der Baumaßnahme abschüssige Straße könne das Risiko, dass ein Fahrzeug bei glatter Straße in das Haus krachen erhöhen. Die Statik des Hauses würde damit so stark in Mitleidenschaft gezogen, so dass ein Abriss notwendig sein könnte.

Hierzu ist festzustellen:

Die künftige Staatstraße 2040 verläuft von der Brücke kommend mit einem Längsgefälle von 3,62% und geht in Höhe des Grundstücks in ein Längsgefälle von 0,50% über. Insoweit kann von einer abschüssigen Straße nicht die Rede sein.

Desweiteren ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Leistungsfähigkeit durch die Straßenmeistereien Winterdienst durchgeführt wird. Hierbei werden besonders durch Glatteis und Schnee gefährdete Bereiche, wie zum Beispiel Brücken zuerst geräumt und gestreut.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass jeder Verkehrsteilnehmer gemäß § 3 Abs. 1 StVO seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen so anzupassen hat, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht.

Der Einwender vermutet, dass die bei der Baumaßnahme im Erdreich entstehenden Vibrationen die Stabilität des Hauses gefährden könnten. Risse im Mauerwerk und eine Beeinträchtigung der Statik könnten möglich sein. Dies könne im Extremfall eine Einsturzgefahr für das Haus bedeuten und es unbewohnbar machen.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat für die Baudurchführung eine Untersuchung durchführen lassen. Auf die Unterlage 13b wird hingewiesen. Auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.b)iii) und A.III.2.b)iii)(6) des Beschlusses wird verwiesen. Damit ist dem Einwand abgeholfen.

Der Einwender würde der gewünschten Grundabtretung nicht zustimmen.

Hierzu ist festzustellen,

dass der Vorhabenträger auf die in den Antragsunterlagen vorgesehene dauernde Grundinanspruchnahme von 2 m² nach einer Planänderung im Rahmen der Tektur a vom 27.01.2017

verzichtet, sodass nach der aktuellen Planung keine Grundinanspruchnahme mehr erforderlich ist.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxi) Einwendungsführer 031

Der Einwendungsführer ist Eigentümer einer Wohnung Am Haberstroh und ist durch Grundabtretung nicht betroffen. Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer befürchtet, dass durch das geplante Vorhaben, in dessen Folge auch der Abriss mehrerer Gebäude einhergeht, ein steigender Lärmpegel infolge des Verkehrs- und Bahnlärms und eine deutliche Wertminderung ihrer Wohnung entstehen würde.

Hierzu ist festzustellen, dass diese Einwendung in weiten Bereichen inhaltsgleich ist mit der Einwendung 027. Auf die dortigen Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)xviii) des Beschlusses wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxii) Einwendungsführer 034

Der Einwendungsführer berichtet, dass er die Einwendungsfrist versäumt hat und bittet wegen seines entfernten Wohnortes trotzdem um Berücksichtigung. Das Schreiben vom 30. Januar 2011 ist nach dem Eingangsstempel der Verwaltungsgemeinschaft Nabburg am 1. Februar 2011 dort eingegangen. Die Einwendungsfrist war am 21. Januar 2011 abgelaufen. In dem Schreiben bezieht sich der Einwendungsführer auf eine nicht näher bezeichnete Wohnanlage, ob und gegebenenfalls mit welchem Grundstück er betroffen sein könnte, bleibt offen. Den Einwendungen fehlt es an der Bestimmtheit. Sie sind nicht substantiiert.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Hilfsweise werden die Einwendungen zusammengefasst und angenommen, dass es sich um die Wohnanlage am Haberstroh handeln könnte. Es wird vermutet, dass durch das geplante Vorhaben und in dessen Folge der Abriss mehrerer Gebäude einhergeht, einen steigenden Lärmpegel infolge des Verkehr- und Bahnlärms und eine deutliche Wertminderung ihrer Wohnung entstehen würde.

Hilfsweise ist festzustellen.

dass ähnliche inhaltsgleiche Einwendungen bereits unter dem Einwendungsführer 027 erfolgten. Auf die dortigen Ausführungen unter der Ziffer B.II.2.d)xviii) oder B.II.2.d)xiii) des Beschlusses erfolgten Auf diese wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxiii) Einwendungsführer 035

Die Einwendungsführer wohnen am Poststeig und sind durch Grundabtretung nicht betroffen. Sie haben zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Die Einwendungsführer vermuten durch die Verkehrsverlagerung, dass sie durch Verkehrslärm beeinträchtigt werden könnte.

Hierzu ist festzustellen:

Das Wohngebäude liegt in zweiter Reihe zur geplanten Verlegungsstrecke der Staatstraße 2040. Der Vorhabenträger hat eine schalltechnische Zusatzberechnung am Gebäude des Einwendungsführers durchgeführt. Ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen liegen Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 43 dB(A) in der Nacht vor. Somit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) deutlich unterschritten.

Da die Einschlägigen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Nach Meinung der Einwendungsführer seien keine Alternativen untersucht worden.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwand wurde bereits mehrfach vorgetragen. Es wird auf die Ziffer B.II.2.d)i)(8) sowie auf die Ziffer B.II.2.b)ii) Beschlusses verwiesen.

Aus Sicht der Einwendungsführer

- sei die geplante Einmündung der Austraße in die Staatsstraße nicht geeignet den künftigen Verkehr aufzunehmen.
- sei die geplante Einmündung der Bahnhofstraße in die Staatsstraße unübersichtlich.
- sei die Panzerverladestation eine Gefahr für Schüler und Bahnreisende.
- wären die geplanten Ampelanlagen an der Einmündung der Austraße, der Fußgängerquerungen in der Bahnhofstraße und der verlegten Staatsstraße abgelehnt worden.
- würde die Linienführung der verlegten Staatsstraße zu Raserei führen und würde Verkehr von der A 6 weglocken.
- sei zu klären, wer die hohen Unterhaltungskosten zu tragen hätte.
- sei zu befürchten, dass das Wasser im Trog nicht abfließen kann.

Hierzu ist festzustellen:

dass die Einwender keine eigene Betroffenheit geltend machen, sondern allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BverwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise ist noch festzustellen,

dass ähnliche Einwendungen bereits inhaltsgleich von den Einwendungsführern 020 ff. vorgetragen wurden. Auf die Ausführungen unter der Ziffer B.II.2.d)xiii) und B.II.2.d)i) des Beschlusses wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxiv) Einwendungsführer 036

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 1626/14, Gemarkung Nabburg und ist durch Grundabtretung nicht betroffen, da infolge der Tektur vom 27. Januar 2017 die ursprüngliche Grundinanspruchnahme entfällt.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer befürchtet, dass die Wohnqualität der zahlreichen Wohnhäuser in den an der Trasse anliegenden Wohngebieten durch Lärm und Emissionen erheblich beeinträchtigt bis vernichtet werde. Zudem würden Steuergelder verschwendet und sein Miteigentum im Wert gemindert.

Hierzu ist festzustellen,

dass das Grundstück mit der Flur-Nr. 1626/14 sich direkt an der Diepoldstraße (bestehende Kreisstraße SAD 28) befindet, über die Regensburger Straße (bestehende Staatsstraße 2040) erschlossen ist und in zweiter Reihe liegt.

Auf dem Grundstück Flur-Nr. 1626/14 befindet sich ein Gebäude, das durch Verkehrslärm betroffen ist. Ausweislich der Unterlage 4b, Berechnungspunkt 103, liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen die maximalen Beurteilungspegel am Tag bei 56 dB(A) und in der Nacht bei 47 dB(A). Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) nachts weder erreicht noch überschritten. Das bewohnte Gebäude liegt ausweislich der Unterlage 4.5b (Gesamtlärmbetrachtung) auch außerhalb des Wirkraumes. Weitere Einzelheiten siehe Ziffer 1 der Vorbemerkungen zur Unterlage 4.5b (Gesamtlärmbetrachtung) und auf Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses.

Da die Einschlägigen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Hinsichtlich

- der Wertminderung wird auf Ziffer B.II.2.d)i)(7),
 - der Verschwendung von Steuergeldern auf die Ziffer B.II.2.d)i)(9),
 - der Luftverschmutzung (Emissionen) auf Ziffer B.II.2.d)i)(1)
 - des Ausbaustandards wird auf die Ziffer B.II.2.b)iii) ff.,
 - der Trassenwahl und Alternativen auf die Ziffer B.II.2.d)i)(8) ff. und hinsichtlich
 - der Verkehrsströme und Verkehrsverlagerungen auf die Ziffer B.II.2.d)xiii)(d)
- des Beschlusses verwiesen.

Im Übrigen ist festzustellen,

dass die Einwender keine eigene Betroffenheit geltend machen, sondern allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BverwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Ähnliche Einwendungen wurden bereits inhaltsgleich von den Einwendungsführern 020 ff. vorgetragen. Auf die Ausführungen unter den Ziffern B.II.2.d)i) und B.II.2.d)xiii) des Beschlusses wird verwiesen.

Einwendungen die sich auf den seinerzeit 2010/2011 auch ausgelegenen Bebauungsplan „Umgehungsstraße Südstadt“ der Stadt Nabburg beziehen sind nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxv) Einwendungsführer 037

Der Einwendungsführer wohnt über 300 m weit entfernt und ist durch Grundabtretung nicht betroffen. Sein Geschäftshaus liegt 50 bis 100 m von der Bahntrasse entfernt. Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer war am 16. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die Einwendungen wurden teilweise erörtert und konnten nicht vollständig ausgeräumt werden. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

Hinsichtlich

- eines fehlenden Verkehrswegeplans wird auf die Ziffern B.II.2.d)i)(3) und B.II.2.d)i)(8),
- der Ausbildung der Einmündung der Ausstraße in die verlegte Staatsstraße wird auf die Ziffern B.II.2.b)iii), B.II.2.b)iii)(3)(b) und B.II.2.d)xvii)
- einer Verkehrszunahme, einem erhöhten Unfallgeschehen und Verkehrsverlagerungen von der A 6 wird auf die Ziffern B.II.2.d)i)(3), B.II.2.b)iii)(1) und B.II.2.d)xvii),
- der Kosten, Haushaltslage und Schulden der Stadt Nabburg wird auf die Ziffer B.II.2.d)i)(9),
- der Zunahme von Lärm und Feinstaub wird auf die Ziffern B.II.2.d)i)(1) und B.II.2.b)iv)(1),
- der fehlenden Alternativen wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii),
- der Hochwassersituation wird auf die Ziffer B.II.2.b)vi),
- der Elektrifizierung der Bahnlinie wird auf die Ziffer B.II.2.d)i)(2),
- zu ergänzender Radwege wird auf die Ziffern B.II.2.d)viii) und B.II.2.c)i) und dort die Nr. 4 und hinsichtlich
- der Fußgängerunterführung anstelle des Bahnüberganges und zum Hochwasserschutz „Alter Brückweg“ wird auf die Ziffer B.II.2.c)i) und dort die Nr. 17, Nr. 24 und Nr. 25

des Beschlusses verwiesen.

Wegen der insgesamt bestehenden Gefährdung der Geschäftswelt ist

festzustellen; dass kein Anspruch auf den unveränderten Fortbestand öffentlicher Straßen und Wege besteht. Sieh auch Ziffer B.II.2.d)xxvi) des Beschlusses.

Im Übrigen ist festzustellen:

Der Einwendungsführer macht keine eigene Betroffenheit geltend machen, sondern allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum

Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BverwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise wird ausgeführt:

Ähnliche Einwendungen wurden bereits im Wesentlichen inhaltsgleich von den Einwendungsführern 020f. vorgetragen. Auf die Ausführungen unter der Ziffer B.II.2.d)xiii), B.II.2.d)i), B.II.2.b)ii) und B.II.2.b)iii) des Beschlusses sowie auf das Protokoll zur Erörterung wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxvi) Einwendungsführer 042

Der Einwendungsführer wohnt in der Austraße und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwender befürchtet, durch die Maßnahme eine Zunahme des Verkehrsaufkommens und des Verkehrslärms in der Austraße.

Hierzu ist festzustellen:

Das Verkehrsaufkommen steigt durch die Maßnahme auf Höhe des Anwesens des Einwenders von 4.304 Kfz/24h (Anlage Plan 2.0 (Unterlage 1b)) auf 5.090 Kfz/24h (Plan 3.0 (Unterlage 1b)).

Am Gebäude auf dem Grundstück Flur-Nr. 427, Berechnungspunkt 106 und 107 (Unterlage 4.4b), liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen die maximalen Beurteilungspegel am Tag bei 42 dB(A) und in der Nacht bei 41 dB(A). Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Mischgebiet in Höhe von 64 dB(A) Tags und 54 dB(A) nachts weder erreicht noch überschritten. Das bewohnte Gebäude liegt ausweislich der Unterlage 4.5b (Gesamtlärbetrachtung) außerhalb des Wirkraumes. Weitere Einzelheiten siehe Ziffer 1 der Vorbemerkungen zur Unterlage 4.5b (Gesamtlärbetrachtung) und auf Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses (Verkehrslärmschutz) wird verwiesen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht deshalb dem Grunde nach nicht.

Damit steht den Einwendungsführern kein Anspruch auf Lärmschutz- oder sonstige Maßnahmen zu.

Eine Änderung der Trassenführung beziehungsweise aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen sind daher aus schalltechnischen Gründen nicht geboten.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Baulärms, Unterlage 12b, und Erschütterungen, Unterlage 13b, während der Bauzeit wird auf die Ziffern A.III.2.b)ii) und A.III.2.b)iii) sowie B.II.2.b)iv)(2) des Beschlusses verwiesen.

Der Einwender bezieht sich auf die Hochwassersituation in der Austraße. Anstelle das Wasser mit leistungsstarken Pumpen wieder in die Naab abzuführen, werde als Alternative die Anlage eines Hochspeichers auf dem „Galgenberg“ angeregt.

Hierzu ist festzustellen:

Die Anlage von Hochwasserrückhaltungen im Stadtgebiet von Nabburg, die vom Einwender in der Austraße beobachtet wurden sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Im Übrigen wird auf die planfestgestellten Unterlagen 10.4a ff. und 10.5a ff. verwiesen.

Die übrigen Einwendungen betreffen die Steigungsverhältnisse im Trog, die Befahrbarkeit der Einmündung der Austraße in die geplante Verlegungsstrecke und deren Lichtzeichenanlage. Des Weiteren werde ein Ausbluten der Geschäfte in der Regensburger Straße befürchtet.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwender macht keine eigene Betroffenheit geltend, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise wird hierzu ausgeführt:

Die Einwendungen wurden inhaltlich im Wesentlichen bereits mehrfach vorgetragen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter den Ziffern B.II.2.d)xiii), B.II.2.d)i)(5), B.II.2.b)iii)(3) des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Status quo insbesondere für den Durchgangsverkehr, der circa 20% beträgt, gibt es keinen Rechtsanspruch. Es besteht kein Anspruch auf unveränderten Fortbestand öffentlicher Straßen und Wege. Die Erschließung für den Binnen, Ziel- und Quellverkehr ist weiterhin gegeben. Die Geschäfte in der Regensburger

Straße bleiben in ausreichender Weise an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Ein Eingriff in die Rechtsposition des Einwenders ist insoweit nicht gegeben.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxvii) Einwendungsführer 043

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Flur-Nr. 480/3 und 486 in Nabburg. Er ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Im Erörterungstermin vom 18. April 2018 wurden die Einwendungen zum Teil ausgeräumt. Insbesondere wird durch die Tektur vom 27. Januar 2017 die Erschließung des Gewerbebetriebs auf den Flur-Nr. 480/3 und 486 gewährleistet. Auf die Protokollierung in der Niederschrift wird verwiesen.

Nachfolgend werden nur die Einwendungen abgehandelt, über die keine Einigung erzielt werden konnte.

Der Einwender fordert die Aufnahme des Weges vor seiner Werkstadt (Alter Brückweg) in das Planfeststellungsverfahren. Außerdem hat er größte Befürchtungen, dass durch die geplante Fußgängerunterführung am jetzigen Bahnübergang die Hochwassersituation verschlechtert würde.

Hierzu ist festzustellen:

In die Tektur vom 27. Januar 2017 ist der Ausbau der Ortsstraße „Alter Brückenweg“ (BWVZ. lfd. Nr. 1.02cT) aufgenommen worden. Die Ortsstraße wird teilweise verbreitert, an die veränderten Verhältnisse angepasst und bituminös befestigt.

Im Erörterungstermin wurde eine Überprüfung der örtlichen Situation hinsichtlich des geschilderten Hochwassers zugesagt. Der Vorhabenträger bestätigt die Aussagen des Einwenders. Der vorgetragene Durchlass befindet sich außerhalb der geplanten Bautätigkeiten und außerhalb des Wirkungsbereichs der Maßnahme sowie außerhalb des Umgriffs der Planfeststellung. An der bestehenden Situation wird keine Veränderung vorgenommen. Die hydrotechnischen Unterlagen wurden von den Fachstellen geprüft und nicht beanstandet. Im Übrigen wird auf die

planfestgestellte Unterlage 6.2b Nummer 3.08T1 verwiesen. Darin wird ein verbleibender Bau-
behelf beschrieben.

Der Vorhabenträger sichert zudem zu, dass durch die geplante Fußgängerunterführung keine
Verschlechterung gegenüber der bisherigen Situation eintreten wird. Auf die Ziffer A.III.2.a)vii)
(Auflage) des Beschlusses wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zu-
sagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in
diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxviii) Einwendungsführer 046

Der Einwendungsführer wohnt am Poststeig in Nabburg und ist durch Grundabtretung nicht
betroffen. Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Ge-
gen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine
Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer vermutet durch die Verkehrsverlagerung, dass er durch Ver-
kehrslärm beeinträchtigt werden könnte.

Hierzu ist festzustellen:

Das Wohngebäude des Einwendungsführers liegt in zweiter Reihe zur geplanten Verlegungs-
strecke der Staatstraße 2040. Der Vorhabenträger hat eine schalltechnische Zusatzberechnung
am Gebäude der Einwendungsführer durchgeführt. Ausweislich der Ergebnisse der schalltech-
nischen Berechnungen liegen Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 44 dB(A) in der
Nacht vor. Somit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das
vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht nicht über-
schritten. Da die Einschlägigen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet eingehalten werden,
besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich. Hinsichtlich der Einzel-
heiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b
der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Der Einwendungsführer trägt weiter vor, dass die Trasse eine Wiese, die in den Sommer-
monaten von Störchen zur Nahrungssuche aufgesucht werde, durchschneide.

Hierzu ist festzustellen:

Aus dem Einspruch geht nicht hervor, welche Wiese gemeint ist und welche Störche in welchem
Umfang die Fläche nutzen. Es fehlen somit fachlich belastbare Grundlagen.

Soweit es sich um die beiden zusammenhängenden Wiesengrundstücke Flur-Nr. 1096/8 und 1096/12, Gemarkung Nabburg und um Individuen (Alt-/Jungtiere) aus dem besetzten Horst auf der Friedhofskirche St. Georg handeln sollte, ist Folgendes zu erwidern:

Die landwirtschaftlich genutzte Wiese mit durchschnittlich 80 m Länge und 60 m Breite liegt zwischen dem Rankenweg (innerörtliche Straße) und dem Poststeig (öffentlicher Gehweg) und ist weitgehend von bebauten Flächen umgeben. Es kann durchaus sein, dass Störche sporadisch die Wiesenfläche zum Nahrungserwerb aufsuchen oder auch nur hinsichtlich der Verfügbarkeit von Nahrung kontrollieren. Ein essentielles Nahrungshabitat kann die Wiese aber schon wegen ihrer geringen Größe und dem Fehlen von überdurchschnittlich ausgeprägten Nahrungsquellen (insbesondere Fischteiche, ungenutzte bzw. extensiv genutzte Tümpel, Feuchtflächen, Extensivwiesen) nicht darstellen. Durch die (gelegentliche) Nutzung der Wiesenfläche durch Störche sind daher naturschutzrechtliche Belange im Sinne des speziellen Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) oder der Eingriffsregelung (§ 14 BNatSchG) nicht betroffen.

Auch entspricht die Wiesenfläche nicht den Sicherheitsbedürfnissen von Störchen nach Unge-störtheit, Übersichtlichkeit und Gefahrenfreiheit. Diesbezüglich ist eher von einem Gefahrenpotential für Störche auszugehen, da ein erhöhtes Verletzungsrisiko durch direkte und indirekte Einwirkungen besteht (insbesondere Verletzungen durch freilaufende Hunde oder Baum-/Gebäude-/ Leitungskollisionen beim überstürzten Abflug insbesondere von Jungstörchen).

Der Einwendungsführer befürchtet, dass er durch Luftschadstoffe betroffen sei.

Hierzu ist festzustellen:

Wegen einer möglichen Belastung durch Luftschadstoffe infolge des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Zuge der geplanten Verlegung der Staatstraße wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)i) (Vorbemerkungen), B.II.2.b)iv)(3) und A.III.2.b)iv) des Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabenträger hat eine Abschätzung der Luftschadstoffe (siehe Ziffer 6.3.5 ff. der Unterlage 1b) vorgenommen, die vom Landesamt für Umwelt geprüft wurde. Im Ergebnis ist festzustellen, dass selbst unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder überschritten werden. Die umfangreichen Berechnungsergebnisse wie auch die Grenzwerte der Bundesimmissionschutzverordnung können der Ziffer 6.3 (Luftreinhaltung) der Unterlage 1b entnommen werden. Eine Überschreitung der Grenzwerte liegt nicht vor.

Im Übrigen ist festzustellen, dass die Einwender keine eigene Betroffenheit geltend machen, sondern allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht

die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BverwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise wird festgestellt:

Ähnliche Einwendungen wurden bereits inhaltsgleich von den Einwendungsführern 020 ff. vorgetragen. Auf die Ausführungen unter der Ziffer B.II.2.d)xiii) des Beschlusses wird verwiesen. Weiter wird auf die Ausführungen unter der Ziffer B.II.2.d)i), B.II.2.b)iii)(3)(b), B.II.2.b)iii)(4)(a), B.II.2.b)v) und B.II.2.b)vi) des Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxix) Einwendungsführer 047

Die Einwendungsführer wohnen alle im Ramgraben im gleichen Anwesen und sind durch Grundabtretung nicht betroffen.

Sie haben zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Die Einwendungsführer tragen vor, dass ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen mit höheren Lärm- Abgas- und Feinstaubbelastung erwartet würden.

Hierzu ist festzustellen:

Das Wohnhaus liegt im Kreuzungsbereich Ramgraben/Austraße. Das Verkehrsaufkommen steigt durch die Maßnahme auf Höhe des Anwesens des Einwenders ausweislich der Anlage Plan 2.0 (Unterlage 1b) von 3.450 Kfz/24h und Plan 3.0 (Unterlage 1b) auf 5.090 Kfz/24h.

Am Gebäude, der Einwendungsführerin, liegen keine Berechnungsergebnisse vor. Ausweislich des in der Nachbarschaft gelegenen Gebäudes, Austraße 3, Berechnungspunkte 106 und 107 (Unterlage 4.4b), bei dem die Grenzwerte der 16. BImSchV. bei gleich hohen prognostizierten Verkehrsaufkommen nicht überschritten werden, ist das erst recht nicht am Gebäude des Einwendungsführers zu erwarten und daher zumutbar. Da die Einschlägigen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in

diesem Bereich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) der Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Baulärms, Unterlage 12b, und Erschütterungen, Unterlage 13b, während der Bauzeit wird auf die Ziffern A.III.2.b)ii) und A.III.2.b)iii) sowie B.II.2.b)iv)(2) des Beschlusses verwiesen.

Wegen einer möglichen Belastung durch Luftschadstoffe infolge des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Zuge der geplanten Verlegung der Staatstraße wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.d)i) (Vorbemerkungen), B.II.2.b)iv)(3) und A.III.2.b)iv) des Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabenträger hat eine Abschätzung der Luftschadstoffe (siehe Ziffer 6.3.5 ff. der Unterlage 1b) vorgenommen, die vom Landesamt für Umwelt geprüft wurde. Im Ergebnis ist festzustellen, dass selbst unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder überschritten werden. Die umfangreichen Berechnungsergebnisse wie auch die Grenzwerte der Bundesimmissionschutzverordnung können der Ziffer 6.3 (Luftreinhaltung) der Unterlage 1b entnommen werden. Eine Überschreitung der Grenzwerte liegt nicht vor.

Die Einwendungsführer befürchten durch die Realisierung des Vorhabens, dass die Grundwassersituation negativ für ihr Anwesen verändert werden könnte. Das Haus sei bei hohem Wasserstand der Naab immer schon betroffen gewesen.

Hierzu ist festzustellen:

Ausweislich der in der Unterlage 1b Ziffer 5.6.2 auf den Seiten 60 und 61 und in der Unterlage 10.5 f beschriebenen Situation schwankt der Grundwasserspiegel grundsätzlich zwischen 3 und 4 m. Demgegenüber kann der zusätzliche Aufstau, der durch den Einbau des Troges mit den zwei Grundwasserdükern, mit dem der Grundwasserstrom um dem Trog umgeleitet wird, von bis zu 10 cm als gering eingestuft werden. Ausweislich der Unterlage 10.5.3a f. kann der prognostizierte zusätzliche Aufstau auf Höhe des Anwesens der Einwendungsführer anhand der Grundwassergleichen / Isolinien mit 4 bis 5 cm angenommen werden. Gemäß Unterlage 15b befindet sich das Anwesen auch innerhalb des Beweissicherungskorridors für das Hoch- / Grundwasser, den Baulärm und die Erschütterungen. Auf die Auflage unter Ziffer A.III.6 des Beschlusses wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxx) *Einwendungsführer 048*

Der Einwendungsführer wohnt nach dem Einwendungsschreiben in der Georgenstraße und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwender befürchtet von einer Grundinanspruchnahme betroffen zu sein. Es wird vorgetragen, dass seinem Vernehmen nach Grundabtretungen erforderlich seien. Die jetzt vorhandene Fläche reiche gerade noch aus. Diese werde sowohl als Lager- und Ausweichfläche, als auch für Kundenparkplätze und Ladeflächen für LKW benötigt. Bei geringfügigen Grundstücksveränderungen reiche die Fläche schon nicht mehr aus. Damit liege nach Ansicht des Einwenders wenigstens eine Teilenteignung des Gewerbebetriebs vor.

Ob Einwendungsführer Mieter oder Pächter eines betroffenen Grundstücks ist, ist nicht bekannt und kann dem Einwendungsschreiben nicht entnommen werden. Es wird lediglich von einem Gewerbebetrieb berichtet, der vermutlich in der Austraße liegt.

Ferner sei nach seinen

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwender macht weder eine eigene Betroffenheit in seinem Grundeigentum geltend, noch ergibt sich eine solche aus dem Grunderwerbsverzeichnis. Es handelt sich dabei lediglich um eine Befürchtung des Einwenders. Aus dem Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 8.3b und dem Grunderwerbsplan, Unterlage 8/1b, ergibt sich, dass der Einwender nicht in seinem Grundeigentum unmittelbar betroffen ist.

Soweit sich der Einwender allgemein auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Privateigentum beruft, macht er keine eigene Betroffenheit geltend, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Es kommt durch den Bau ferner zu keinem Eingriff in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb des Einwenders. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirkt. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Stammkunden und die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht, und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Auch Ertragseinbußen, beispielsweise durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm, sind nicht nach Art. 74 Abs. 2 S 3 BayVwVfG ersatzfähig, denn Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG dient dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11). Da das Geschäft des Einwenders auch während der gesamten Bauzeit weiterhin durchgängig erreichbar ist, ist ein Eingriff in eine schützenswerte Rechtsposition vorliegend nicht gegeben. Die vorübergehenden baubedingten Erschwernisse sind zeitlich begrenzt und wegen der weiterhin bestehenden durchgängigen Erreichbarkeit hinzunehmen.

Der vorgetragene Einspruch gegen den Bebauungsplan/Planfeststellungsverfahren wird als Einwand im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren gewertet. Es werden eine Vielzahl von Einwendungen vorgetragen, ohne, dass eine persönliche Betroffenheit der Einwendungsführer erkennbar ist oder konkret vorgetragen wird.

Hierzu ist festzustellen.

Der Einwendungsführer trägt keine ihn betreffenden Betroffenheiten oder Einwendungen vor, er macht hier nicht seine eigenen Belange geltend.

Der Einwender befürchtet zwar keine Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnüberganges jedoch könnten darüberhinausgehende Veränderungen an der jetzigen Kreuzung Georgenstraße – Austraße außerhalb des Planungsumgriffs der vorliegenden Planfeststellung, welche eventuell künftig erfolgen könnten zu umlegbaren Kosten führen.

Hierzu ist festzustellen.

Die Kosten der Maßnahme werden –mit Ausnahme der Gehweg am Rankenweg – nach EKrG und der insoweit geschlossenen und genehmigten Kreuzungsvereinbarung zu je einem Drittel vom Freistaat Bayern, der DB Netz AG und der Bundesrepublik Deutschland getragen.

Der vorgetragene Einwand bezieht sich wohl auf das damals zeitgleich angelaufene Bebauungsplanverfahren der Stadt Nabburg. Dieses ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwander befürchtet nicht näher beschriebene und erkennbare Grundabtretungen, den Verlust von Lager-, Rangier- und Ausweichflächen für Lkw sowie von Kundenparkplätzen.

Hierzu ist festzustellen.

Es ist nicht erkennbar, ob und gegebenenfalls inwieweit der Einwendungsführer vorhabensbedingt in seinem Grundeigentum oder in Miet- oder Pachtrechten betroffen ist.

Soweit sich der Einwendungsführer allgemeingegen Grundabtretungen wehrt, wird insoweit ein die Allgemeinheit betreffender Belang geltend gemacht und auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Beim Queren der verlegten Staatstraße im Bereich des Bahnhofs vermutet der Einwander eine Gefährdung der Schüler.

Ferner würde durch die verfahrensgegenständliche Planung Verkehr von der A 6 befürchtet.

Auch befürchtet er die Gefahr von Überschwemmungen im Bereich der Austraße und des geplanten Troges.

Hierzu ist festzustellen.

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht erkennbar. Auf die obigen Ausführungen wird verwiesen

Hilfsweise wird festgestellt:

Hinsichtlich der Ausweichverkehre wird auf die Ziffer B.II.2.d)xiii)(d), möglicher Starkregenergieereignisse wird auf die Ziffer B.II.2.b)iii)(4)(d) und wegen dem infolge der Tektur vom 27. Januar 2017 vorgesehen Rückhaltebecken in der Austraße wird auf die Ziffer B.II.2.c)i)und dort auf die Nr. 11 wie auch auf die Ziffer B.II.2.b)vi)(2)(a)(02)(005) des Beschlusses verwiesen.

Ähnliche Einwendungen wurden bereits inhaltsgleich von den Einwendungsführern 020 ff. vorgetragen. Auf die Ausführungen unter der Ziffer B.II.2.d)xiii) und der Ziffer B.II.2.d)j) des Beschlusses wird verwiesen. Auch hinsichtlich der Panzerverladung am Bahnhof in Nabburg, ist keine direkte Betroffenheit erkennbar.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Baulärms wird auf die Ziffer A.III.2.b)ii)(4) (passiver Schallschutz) und A.III.2.b)ii)(5) (Außenwohnbereich) des Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxj) Einwendungsführer 050

Der Einwendungsführer wohnt nach dem Einwendungsschreiben im Poststeig und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und zur Tektur vom 27. Januar 2017 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer führt an, dass er durch die Verkehrsverlagerung mit verstärkter Lärmbelästigung infolge des Verkehrslärms beeinträchtigt werden würde.

Hierzu ist festzustellen:

Das Wohngebäude des Einwendungsführers liegt in zweiter Reihe zur geplanten Verlegungsstrecke der Staatstraße 2040. Der Vorhabenträger hat eine schalltechnische Zusatzberechnung am Gebäude des Einwendungsführers durchgeführt. Ausweislich der zusätzlichen Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung liegen Beurteilungspegel von 48 dB(A) am Tag und 39 dB(A) in der Nacht vor. Somit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) deutlich unterschritten. Da die einschlägigen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) des Beschlusses Bezug genommen.

Im Übrigen ist festzustellen, dass der Einwendungsführer bezüglich

- einer Fußgängerunterführung am Bahnhof,
- einer Wertminderung von anliegenden Wohnhäusern,
- einer Ampelanlage an der Einmündung der Austraße an die verlegte Staatsstraße;
- der Längsneigungen im Trog und der Einmündung der Austraße am westlichen Ende des Trogs,

- der vorgetragenen Alternativtrasse Bahntunnels und anderer,
- der geplanten Elektrifizierung der Bahnlinie,
- möglicher übermäßiger Lärmbelastigungen und eines überhöhten CO₂-Ausstoßes,
- möglicher Verkehrsverlagerungen infolge der Beseitigung des Bahnüberganges von der Autobahn A 6 oder
- der Forderung nach einen Verkehrsentwicklungsplan

keine eigene Betroffenheit geltend machen, sondern allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise wird festgestellt: Ähnliche Einwendungen wurden bereits inhaltsgleich von den Einwendungsführern 020 ff. vorgetragen. Auf die Ausführungen unter der Ziffer B.II.2.d)xiii) des Beschlusses wird verwiesen. Weiter wird auf die Ausführungen unter den Ziffern B.II.2.d)i), B.II.2.b)iii)(3)(b) und b)ii) des Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxii) Einwendungsführer 052

Der Einwendungsführer wohnt nach dem Einwendungsschreiben in München und ist durch Grundabtretung nicht mehr betroffen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer erhebt ohne Konkretisierung als planungsbetroffener Nachbar Einwendungen. Insbesondere seien nicht mehr hinnehmbare Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und Abgasbelastungen zu erwarten. Darüber hinaus könnte das Vorhaben

aber auch eine unzumutbare optische Beeinträchtigung und eine erhebliche Wertminderung zu seinen Lasten bewirken.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwendungsführer gibt in seiner Einwendung nicht an wie er als Nachbar von der Planung betroffen ist. Zum anderen hat er die für die Umsetzung des Vorhabens nötigen unbebauten Grundstücksflächen (Flur-Nr. 551) an den Vorhabenträger veräußert. Hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme (Flur-Nr. 550) hat der Einwender vertraglich zugestimmt. Weitere Betroffenheiten ergeben sich aus den Grunderwerbsunterlagen nicht.

Da die Einwendungen nicht zurückgenommen wurden und nicht dargelegt wird, worin die nachbarschaftliche Betroffenheit (noch) bestehen könnte, ist die Einwendung nicht substantiiert und nach dem Rechtsgrundsatz von Treu und Glauben widersprüchlich.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxiii) Einwendungsführer 055

Der Einwendungsführer wohnt entsprechend der Angabe im Einwendungsschreiben in der Wiesmühle und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer, der ein Kraftwerk betreibt, fordert, dass weder das Naabbett in seiner Breite eingeengt werde (etwa durch Verlegung der Ufer in Richtung Flussmitte oder durch Einbau von Brückenpfeilern, welche das Flussbett mehr als bisher schmälern) noch die Naabsohle in irgendeiner Weise erhöht werde, so dass keine Nachteile für den Betrieb und die Bewirtschaftung seines Betriebes entstehen.

Ferner wird gebeten die Abflussverhältnisse im Bereich des ehemaligen Standortes der alten Naabbrücke (Holzbrücke) oberhalb der jetzigen Brücke, wo die Flusssohle sehr hoch liegt, zu verbessern. Das Flussbett sollte in der Fließrichtungssachse etwas eingeebnet und die vorhandene Schwelle leicht abgetragen werden, damit das Wasser im Unterwasserbereich gleichmäßig und rasch abfließen kann.

Der Einwendungsführer glaubt auch im Sinne der übrigen Kraftwerksbetreiber zu sprechen.

Hierzu ist festzustellen:

Durch den Bau der neuen Naabbrücke, sowie der beiden Bahn-Unterführungen wird weder das Naabbett in seiner Breite eingeengt, noch die Naabsohle in irgendeiner Weise funktional oder wesentlich erhöht.

Auf die Ausführungen unter Ziffer B.II.2.b)iii)(4) des Beschlusses sowie auf die Unterlage 1b insbesondere der Ziffer 4.3.2 und Anhang 1b4T1, die Unterlage 10 f. und die Unterlage 15 wird verwiesen. Dort wird ausreichend die technische und insbesondere die hydraulische Abflusssituation beschrieben und dargestellt.

Von den zuständigen Fachstellen wurden die Unterlagen geprüft und nicht beanstandet.

Mögliche Abgrabungsarbeiten zur Tieferlegung der Flusssohle sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxiv) Einwendungsführer 056

Der Einwendungsführer hat ein Anwesen (Flur-Nr. 488 und 487) in der Georgenstraße und ist durch Grundabtretung nicht betroffen, aber durch eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche sowie mit einer dauernden Belastung des betroffenen Grundstücks. Auf die Ziffer A.III.2.a)vi) im Beschluss wird verwiesen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer befürchtet während der Bauphase eine Beeinträchtigung der Parkmöglichkeiten auf dem Parkplatz. Es wird gebeten die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat in der Erwiderung zur Einwendung zugesichert die vorübergehende Flächeninanspruchnahme auf dem Grundstück mit der Flur-Nr. 487, welches als Parkplatz für die Eisenhandlung Haas genutzt wird, auf ein Minimum zu beschränken. Während der Bauzeit bleibt die Zufahrt – jedoch unter baubedingten Erschwerungen – aufrechterhalten. Der Einwendung wird damit vom Vorhabenträger entsprochen.

Es kommt durch das Bauvorhaben ferner zu keinem Eingriff in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb des betroffenen Geschäftsinhabers. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxv) Einwendungsführer 057

Der Einwendungsführer wohnt nach dem Einwendungsschreiben im Rankenweg und ist durch Grundabtretung nicht mehr betroffen.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und zur Tektur vom 27. Januar 2017 Einwendungen erhoben. Gegen die Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer war am 18. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die Einwendungen wurden zum Teil erörtert und konnten nicht vollständig ausgeräumt werden. Auf die Ausführungen in der Niederschrift wird verwiesen. Nachfolgend werden nur die Einwendungen behandelt, die nicht ausgeräumt werden konnten oder bei denen Änderungen seit der Erörterung eingetreten sind.

Der Einwendungsführer befürchtet, dass infolge der verlegten Staatsstraße die Betroffenheit durch Lärm und sonstige Emissionen erheblich sei und damit die derzeitige Wohnqualität verloren gehe und eine erhebliche Wertminderung für die Wohnbebauung und das Grundstück Flur-Nr. 1096 entstehe.

Hierzu ist festzustellen:

Seit der Tektur vom 17. Januar 2017 ist das Grundstück mit der Flur-Nr. 1096 nicht mehr durch Grundabtretung betroffen.

Es wird gegenwärtig über den Rankenweg und künftig über die geplante Staatsstraße direkt erschlossen.

Auf dem Grundstück Flur-Nr. 1096 befindet sich ein Gebäude, das durch Verkehrslärm betroffen ist. Ausweislich der Unterlage 4b, Berechnungspunkte 4, 5 und 6, liegen nach der schalltechnischen Berechnung die maximalen Beurteilungspegel am Tag bei 64 dB(A) und in der Nacht bei 55 dB(A). Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) nachts überschritten. Das bewohnte Gebäude liegt ausweislich der Unterlage 4.5b (Gesamtlärbetrachtung) außerhalb des Wirkraumes. Weitere Einzelheiten siehe Ziffer 1 der Vorbemerkungen zur Unterlage 4.5b (Gesamtlärbetrachtung) und auf Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses.

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5d der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Der Einwendungsführer ist nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum betroffen. Anhaltspunkte für eine Wertminderung des Eigentums des Einwendungsführers sind damit nicht erkennbar.

Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen zum Belang Wertminderung in Ziffer B.II.2.d)i)(7) Bezug genommen.

Hinsichtlich des Einwands der Wertminderung wird auf Ziffer B.II.2.d)i)(7) des Beschlusses verwiesen.

Die Forderung nach Lärmschutz wurde bereits im Erörterungstermin erörtert und einvernehmlich ausgeräumt. Wegen der Änderungen bei den Gebietseinstufungen und der sich daraus ergebenden neuen Bewertung in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurde der Einwand nochmals behandelt.

Auf die Ausführungen zu den baubedingten Emissionen in Ziffer A.III.2.b)ii) und A.III.2.b)iii) sowie B.II.2.b)iv)(2) des Beschlusses wird verwiesen.

Weiter vermutet der Einwendungsführer für den Gewerbebetrieb auf der Flur-Nr. 1096/20, dass jeglicher Anschluss an eine öffentliche Verkehrsfläche verloren gehen würde.

Hierzu ist festzustellen,

Der Gewerbebetrieb ist derzeit und künftig über den Rankenweg, der weiterhin seinen bisherigen Rechtsstatus behält, erschlossen. Eine An- und Abfahrt ist wie bisher über den Rankenweg gegeben. Ein Rückbau des Rankenwegs wird nur in dem Maße vorgenommen, wie er für die Erschließung der anliegenden Grundstücke entbehrlich wird. Die Flurnummer mit dem Gewerbebetrieb liegt zudem nicht im Umgriff des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsverfahrens. Eine vermeintliche Verschlechterung ist nicht erkennbar.

Der Einwendungsführer trägt wegen der Zufahrt zu seinem Grundstück Flur-Nr. 1096 zur Tektur vom 27. Januar 2017 vor, dass die Zufahrt wegen der Verjüngung der Fahrbahn im Rankenweg vom 6,00 m auf 0,00 m an der nordöstlichen Grundstücksecke ungenügend ist und schlechter befahrbar wie im Bestand sein würde.

Hierzu ist festzustellen,

dass der Vorhabenträger in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 die Zufahrt neugestaltet hat. Dagegen wurden keine Einwendungen erhoben. Insbesondere wird auf die Unterlagen 6.1b und 6.2b mit den BwVz-Nr. 1.06T1 und 1.06aT1 verwiesen. Der Einwand ist damit ausgeräumt.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxvi) Einwendungsführer 058

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung nicht betroffen. Die vorgetragenen Einwendungen beziehen sich auf das Anwesen in der Perschener Straße, Flur-Nr. 557. Er übernimmt vollständig das Schreiben des Einwendungsführers 061.

Einwendungen wurden zur Tektur vom 27. Januar 2017 erhoben. Zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 wurden keine Einwendungen vorgetragen. Der Einwendungsführer war am Erörterungstermin 2018 nicht anwesend.

Die vom Einwendungsführer vorgetragenen Einwendungen betreffen die Fußgängerführung am Bahnhof, das Trogbauwerk zur Unterführung der geplanten Staatstraße unter der Bahnlinie und die Fußgängerunterführung am jetzigen Bahnübergang in der Georgenstraße.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwender macht keine eigene Betroffenheit geltend, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise ist wird auf die Unterlage 11b, 6b der Planfestgestellten Unterlagen verwiesen sowie auf die Ziffern B.II.2.b)iii)(4)(a), B.II.2.b)iii)(4)(d) und B.II.2.b)iii)(4)(b) sowie

B.II.2.b)ii)(11)(c)(01)(006), B.II.2.b)ii)(11)(c)(02)(005), B.II.2.b)ii)(12) (Gesamtabwägung). So wie auf die Ausführungen zum Einwand der Stadt Nabburg unter Ziffer B.II.2.c)i) verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxvii) Einwendungsführer 059

Der Einwendungsführer hat ein Anwesen in der Oberviechtacher Straße und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Einwendungen wurden zur Tektur vom 27. Januar 2017 erhoben. Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 keine Einwendungen vorgetragen.

Ein Einwendungsführer war am 18. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die Einwendungen wurden erörtert und konnten nicht ausgeräumt werden. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

Der Einwender war ursprünglich durch Grundabtretung betroffen. Die Inanspruchnahme lehnte er ab.

Hierzu ist festzustellen:

Infolge der Tektur b vom 18. Dezember 2020 ist die Planung vom Vorhabenträger verändert worden. Zudem ist die Baulänge um 131 m verkürzt worden und der im Einwendungsschreiben angesprochene Kreisverkehr ist nicht mehr vorgesehen. In der Folge findet eine Inanspruchnahme des Grundeigentums des Einwendungsführers nicht mehr statt. Der Einwand wurde nicht zurückgenommen. Eine Betroffenheit infolge des Vorhabens ist nicht mehr erkennbar.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxviii) Einwendungsführer 060

Der Einwendungsführer hat ein Anwesen in der Austraße und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Einwendungen wurden gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 erhoben.

Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 keine Einwendungen erhoben.

Der Einwender hat gegen das geplante Vorhaben Einspruch wegen der Betroffenheit seines Grundstückes eingelegt. Im Einwendungsschreiben wurde angekündigt, dass eine Begründung folgen soll. Der vorgetragene Einspruch wird als Einwand im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren gewertet.

Hierzu ist festzustellen:

Ob das Grundstück auf dem das Anwesen des Einwenders steht dessen Eigentum ist und ob er darin wohnt oder ob er nur Miteigentümer ist, wird nicht vorgetragen. Die vom Einwender angekündigte Begründung ist nicht bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Insofern ist die Einwendung nicht substantiiert.

Hilfsweise wird festgestellt:

Aus dem Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 8.3b und dem Grunderwerbsplan, Unterlage 8/1b, ergibt sich, dass der Einwender nicht durch Grundabtretung und damit in seinem Grundeigentum unmittelbar betroffen ist.

Hinsichtlich der festgestellten Lärmbetroffenheit wird auf die Ziffern A.III.2.b)ii)(4), A.III.2.b)ii)(5) und B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xxxix)Einwendungsführer 061

Der Einwendungsführer hat ein Anwesen Am Habestroh und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Einwendungen wurden gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 und die Tektur b vom 18. Dezember 2020 erhoben. Zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer war am 18. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die Einwendungen gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 – Schriftsatz vom 7. April 2017 – wurden erörtert und konnten nicht ausgeräumt werden. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

Die vom Einwendungsführer mit Schriftsatz vom 7. April 2017 vorgetragene Einwendungen betreffen die Fußgängerführung am Bahnhof, das Trogbauwerk zur Unterführung der geplanten Staatstraße unter die Bahnlinie und die Fußgängerunterführung am jetzigen Bahnübergang in der Georgenstraße.

Sie sind inhaltsgleich mit den Einwendungsführer 058 (Ziffer B.II.2.d)xxxvi) des Beschlusses), worauf vorliegend verwiesen wird.

Mit Schriftsatz vom 14. Juni 2021 ergänzt der Einwendungsführer die Einwendungen vom 7. April 2017 infolge der Tektur b vom 18. Dezember 2020. Nach seiner Auffassung sei die in der Öffentlichkeit diskutierte Elektrifizierung der Bahnlinie, die Betrachtung der Varianten oder eine gemeinsame Betrachtung mit der Auflösung des Bahnüberganges und einer eventuell damit zusammenhängenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu wenig berücksichtigt worden.

Hierzu ist festzustellen:

Eine individuelle Betroffenheit des Einwendungsführers wurde weder vorgetragen, noch ist eine solche erkennbar, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Die Frage der Trassenalternativen war bereits Gegenstand der Abwägung in der ursprünglichen Planung und der Tektur vom 27. Januar 2017. Die Tektur b vom 18. Dezember 2020 wirkt sich auf die Auswahl der möglichen Trassenalternativen durch den Vorhabenträger nicht aus.

Hilfsweise

wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii) (Planungsvarianten und gewählte Lösung) und Ziffer B.II.1.b) (Verfahren zur UVP-Pflicht) und Ziffer B.II.1.a) (Rechtsgrundlagen der Planfeststellung) des Beschlusses verwiesen. Im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren wurde die Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg beantragt.

Zwischen den Kreuzungsbeteiligten (Bahn AG und Freistaat Bayern) wurde eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG geschlossen. Es besteht Einvernehmen zwischen den Kreuzungsbeteiligten zur Lösung des Problems.

Die Beseitigung des Bahnüberganges ist ein selbstständiges Vorhaben, das in keinen erkennbaren sachlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Bahnlinie steht, so dass Art. 78 BayVwVfG vorliegend nicht einschlägig ist.

Das Bundesministerium für Verkehr hat mit Schreiben vom 23. Mai 2018 diese Bewertung bestätigt. Bis heute ist keine Änderung des Sachverhalts bekannt. Eine verfestigte Planung für die Elektrifizierung ist nicht erkennbar. Es liegt hier eindeutig eine Maßnahme nach § 3 EKrG vor. Die Kreuzungsbeteiligten haben die Wahl nach planerischen Ermessen (planerische Gestaltungsfreiheit) eine Lösung im Sinne von § 3 EKrG nach § 5 EKrG zu vereinbaren, die nur nach dem Abwägungsgebot begrenzt wird, wie es sich aus den jeweiligen Fachplanungsrecht ergibt. Insoweit wird auf die Variantenuntersuchung in Ziffer B.II.2.b)ii) des Beschlusses, sowie die ergänzende, nachrichtliche Unterlage „Variantenuntersuchung“ des Vorhabenträgers.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xI) Einwendungsführer 062

Der Einwendungsführer hat ein Anwesen in der Oberviechtacher Straße und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Einwendungen wurden zur Tektur vom 27. Januar 2017 erhoben. Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer war am 18. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die Einwendungen wurden erörtert und konnten nicht vollständig ausgeräumt werden. Auf die Ausführungen in der Niederschrift wird verwiesen.

Nachfolgend werden nur die Einwendungen behandelt, die nicht ausgeräumt werden konnten oder Änderungen seit der Erörterung eingetreten sind.

Der Einwender war ursprünglich durch Grundabtretung betroffen. Die Inanspruchnahme seines Grundstücks lehnte er ab.

Hierzu ist festzustellen:

Infolge der Tektur b vom 18. Dezember 2020 ist die Planung vom Vorhabenträger verändert worden. Zudem ist die Baulänge um 131 m verkürzt worden und der im Einwendungsschreiben

angesprochene Kreisverkehr ist nicht mehr vorgesehen. In der Folge findet eine Inanspruchnahme des Grundeigentums des Einwendungsführers nicht mehr statt. Der Einwand wurde nicht zurückgenommen. Eine Betroffenheit infolge des Vorhabens ist nicht mehr erkennbar.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xli) Einwendungsführer 064

Der Einwendungsführer hat seinen Wohnsitz in der Dr.-Simbeck-Straße angegeben und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Einwendungen wurden gegen die Tektur vom 27. Januar 2017 erhoben. Er hat zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 keine Einwendungen vorgetragen.

Ein Einwendungsführer war am 18. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die Einwendungen wurden erörtert und konnten nicht ausgeräumt werden. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwender macht keine eigene Betroffenheit geltend, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise

wird auf die Ziffer B.II.2.b)ii) des Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xlii) Einwendungsführer 067

Es handelt sich um einen Sammeleinwand. Die Einwendungsführer wohnen beide außerhalb des Wirkungsbereiches des Vorhabens und sind durch Grundabtretung nicht betroffen.

Einwendungen wurden gegen die Tektur b vom 18. Dezember 2020 erhoben. Sie haben gegen die Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 und Tektur vom 27. Januar 2017 keine Einwendungen vorgetragen.

Einer der Einwendungsführer war am 14. und 19. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die Einwendungen wurden nicht erörtert, da der Einwand erst danach erhoben wurde.

Nach Auffassung der Einwendungsführer sei die in der Öffentlichkeit diskutierte Elektrifizierung der Bahnlinie, die Betrachtung der Varianten oder eine gemeinsame Betrachtung mit der Auflösung des Bahnüberganges und einer eventuell damit zusammenhängenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu wenig berücksichtigt worden.

Hierzu ist festzustellen:

Die Einwendungen sind inhaltsgleich mit den Einwendungsführer 061. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Im Übrigen ist festzustellen, dass der Einwender keine eigene Betroffenheit geltend macht, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BverwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Hilfsweise

wird auf die ausführlichen Abhandlungen zur Variantenuntersuchung in Ziffer B.II.2.b)ii) des Beschlusses sowie die ergänzende Unterlage „Variantenuntersuchung“ des Vorhabenträgers verwiesen

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xliii) Einwendungsführer 102

Der Einwendungsführer hat ein Anwesen in der Regensburger Straße und ist durch Grundabtretung nicht betroffen.

Einwendungen wurden gegen die Antragsunterlagen, die Tektur vom 27. Januar 2017 und die Tektur b vom 18. Dezember 2020 erhoben.

Ein Einwendungsführer war am 18. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die bis dahin vorliegenden Einwendungen wurden erörtert und konnten überwiegend nicht ausgeräumt werden. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

Der Einwendungsführer war ursprünglich durch Grundabtretung betroffen. Die Inanspruchnahme lehnte er ab.

Infolge der Tektur b vom 18. Dezember 2020 ist die Planung vom Vorhabenträger so verändert worden, dass jetzt keine Inanspruchnahme des Grundeigentums des Einwendungsführers mehr stattfindet.

Der Einwendungsführer sieht wegen der Verschiebung des Kreisverkehrs vor seinem Grundstück infolge der Tektur b eine eventuelle Erschwernis bei der Erschließung seines Grundstückes über die vorhandene Zufahrt zur Regensburger Straße. Die Erreichbarkeit durch die Polizei oder Rettungsfahrzeuge sei erheblich erschwert. Der Einwendungsführer befürchtet wegen der Lage und Größe des Fahrbahnteilers sowie einer möglichen damit zusammenhängenden Markierung bei der Ein- und Ausfahrt in die Regensburger Straße Erschwernisse zu seinem Grundstück über die vorhandene Zufahrt.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung sicherstellen, dass die Zufahrt des Einwendungsführers zur Regensburger Straße uneingeschränkt befahrbar bleibt. Siehe hierzu die Auflage unter Ziffer A.III.2.a)viii) des Beschlusses. Die uneingeschränkte Erreichbarkeit des Grundstückes des Einwenders, auch für Polizei- und Rettungsfahrzeuge, ist damit gegeben. Im Übrigen ist ein Überfahren von Sperrflächen für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr oder Polizei, die im Einsatz sind, jederzeit möglich.

Der Einwendungsführer führt weiter an, dass die baubedingten schalltechnischen und erschütterungstechnischen Untersuchungen nichtzutreffend durchgeführt worden seien und zudem die Grenzwerte der AVV-Baulärm nicht eingehalten würden.

Hierzu ist festzustellen:

Für den Baustellenlärm wird die fachliche Zumutbarkeitsschwelle bei der Prognose grundsätzlich anhand der Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3.1.1. AVV Baulärm bestimmt.

Der Vorhabenträger hat umfangreiche Untersuchungen zu den baubedingten Immissionen durchführen lassen. Sie liegen den planfestgestellten Unterlagen bei (Unterlage 12b und 13b). Diese wurden von den Fachstellen insbesondere dem Bayerischen Landesamt für Umwelt der höheren Immissionsschutzbehörde – Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz – geprüft und nicht beanstandet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Unterlagen nachvollziehbar und belastbar.

Für die Zuordnung zu den in den Nr. 3.1.1 AVV Baulärm genannten Gebieten ist zunächst vom Bebauungsplan auszugehen (vgl. Ziffer 3.2.1 AVV Baulärm). Ist ein Bebauungsplan nicht aufgestellt, so ist die tatsächliche bauliche Nutzung zugrunde zu legen (vgl. Ziffer 3.2.3 AVV Baulärm). Wie aus der Unterlage 12b Anhang 1 Karte 2 (Lageplan Gebietscharakter) entnommen werden kann, wurde das Anwesen des Einwendungsführers der Gebietskategorie „Allgemeines Wohngebiet“ zugeordnet. Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1b Ziffer 6.2, der Unterlage 12b (Baulärmgutachten) entnommen werden.

Eine Vorbelastung im natürlichen Wortsinn kann die Zumutbarkeitsschwelle im Hinblick auf den Baustellenlärm im Einzelfall bis zu den Pegeln der Vorbelastung erhöhen. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung legt das Immissionsschutzkonzept für die Gebäude im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme, an denen die bestehende Lärmvorbelastung oberhalb der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm liegt, sog. „projektspezifische Richtwerte“ fest. Die „projektspezifischen Immissionsrichtwerte“ wurden auf Grund der im Einwirkungsbereich der Baustelle vorhandenen Vorbelastung (durch Straßen- und Schienenverkehrslärm, die nach Auffassung des BVerwG im Anwendungsbereich der AVV Baulärm als Vorbelastung berücksichtigt werden können [BVerwG, Urt. v. 10. Juli 2012 - 7 A 11.11]) gebildet.

Insoweit wird darauf hingewiesen, dass Ziffer 3.1.1. AVV Baulärm keine „Grenzwerte“, sondern lediglich „Richtwerte“ enthält. Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben können dann infrage kommen, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten (über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegende tatsächliche Lärmvorbelastung).

Eine weitere Begrenzung der baubedingten Immissionen z.B. dadurch, dass pro Tag weniger Stunden an dem Bauvorhaben gearbeitet wird, erscheint nicht zweckmäßig, da damit eine längere Bauzeit der Maßnahme einhergeht und sich folglich auch die baubedingten Beeinträchtigungen, insbesondere für die Anlieger verlängern würden.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Baulärms, Unterlage 12b, und Erschütterungen, Unterlage 13b, während der Bauzeit wird auf die Ziffern A.III.2.b)ii) und A.III.2.b)iii) sowie B.II.2.b)iv)(2) des Beschlusses verwiesen.

Der Einwendungsführer erhebt gegen die schalltechnischen und erschütterungstechnischen Untersuchungen und baubedingten Immissionen Einspruch.

Ferner moniert er, dass auch beim Baulärm dem aktiven Schallschutz der Vorrang einzuräumen sei und die gebäudetechnischen Beweissicherungen nur „zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Abwehr von Schadensersatzforderungen“ dienen würden.

Hierzu ist festzustellen:

Ein Vorrang von aktiven vor passiven Schallschutzmaßnahmen gilt nicht für die (temporären) Bauphasen. In Anwendung der 24. BImSchV oder der VDI Richtlinie 2719 ist es zulässig, die raum- und nutzungsbezogenen Schutzziele durch Maßnahmen am Gebäude (passiver Schallschutz) zu verwirklichen. Auf die Auflagen zum baubedingten Immissionsschutz unter den Ziffern A.III.2.b)ii)(4), A.III.2.b)ii)(5), A.III.2.b)iii)(4) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Im Hinblick auf den Baulärm ergaben die immissionstechnischen Untersuchungen, dass für das Anwesen des Einwenders dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Räumen besteht. Zudem besteht im Hinblick auf den Außenwohnbereich ein Anspruch auf eine angemessene Geldentschädigung für die Minderung des Gebrauchswerts während der Bauzeit. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen in Ziffer A.III.2.b)ii) und Ziffer B.II.2.b)iv)(2)(c) des Beschlusses sowie die Unterlage 12b der planfestgestellten Unterlagen verwiesen.

Im Hinblick auf den Verkehrslärm ergaben die immissionstechnischen Untersuchungen, dass für das Anwesen des Einwendungsführers dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz besteht. Am Gebäude des Einwendungsführers (Berechnungspunkt 101 und 102 in der Unterlage 4b) liegen ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen die maximalen Beurteilungspegel am Tag bei 59,8 dB(A) und in der Nacht bei 50,5 dB(A). Insoweit werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das vorliegende Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) nachts überschritten. Das bewohnte Gebäude liegt ausweislich der Unterlage 4.5b (Gesamtlärbetrachtung) außerhalb des Wirkraumes. Weitere Einzelheiten siehe Ziffer 1 der Vorbemerkungen zur Unterlage 4.5b (Gesamtlärbetrachtung) und auf Ziffer B.II.2.b)iv)(1)(f) des Beschlusses. Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von passiven Schallschutz. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffer B.II.2.b)iv)(1) dieses Beschlusses und die Unterlagen 4.4b und 4.5b der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

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). Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG müssen grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen getroffen werden, um die nach dem Stand der Technik mit einem nicht unverhältnismäßigen Kostenaufwand vermeidbaren Geräuschmissionen zu verhindern (Bracher in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 41 BImSchG Rn. 2). Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt dies nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Da die Straßentrasse im bebauten innerörtlichen Stadtbereich verläuft, wären bei aktiven Schallschutzmaßnahmen entlang der gesamten Neubaustrecke die zahlreichen Anbindungen der Grundstückszufahren und einmündender Ortsstraßen zu berücksichtigen, sodass mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) infolge der unterbrechungsbedingten Lücken in den Lärmschutzeinrichtungen grundsätzlich kein wirksamer Lärmschutz erreichbar wäre. Lediglich für vier Gebäude waren aktive Schallschutzmaßnahmen näher zu untersuchen. Die Prüfung ergab, dass die für einen aktiven Lärmschutz aufzuwendenden Kosten gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Diesbezüglich wird auf die Einzelheiten in Ziffer 6.1.6 der Unterlage 1b und die Unterlage 4.6c sowie die Ausführungen in Ziffer B.II.2.b)iv) des Beschlusses wird Bezug genommen.

Die angesprochenen gebäudetechnischen Beweissicherungen vor beziehungsweise nach Ende der Baumaßnahmen beziehen sich auf Erschütterungen und dienen - vorsorglich - dem Nachweis (baubedingter) Gebäudeschäden.

Der Einwendungsführer fordert, dass zum Schutz seines Anwesens eine dauerhafte Lärmschutzwand erforderlich wäre, wie sie im Erörterungstermin zugesagt worden sei.

Hierzu ist festzustellen:

Die vom Vorhabenträger in Aussicht gestellte Errichtung einer Lärmschutzwand in Kombination mit einer neu herzustellenden Einfriedung an der neuen Grundstücksgrenze galt für die im ursprünglichen Planfeststellungsantrag dargestellte Lösung (Kreisverkehr hatte dort zu unmittelbaren Eingriffen ins Grundstück geführt) und wurde durch den Verzicht auf die Grundinanspruchnahme im Rahmen der Tektur b hinfällig.

Der Vorhabenträger hat, wie vom Einwendungsführer gefordert, den Kreisverkehr vollständig aus dem Anwesen entfernt. Somit bleibt die vorhandene Einfriedung und die wertvolle Randbepflanzung bestehen.

Hilfsweise ist noch zu ergänzen,

dass in der Niederschrift zum Erörterungstermin eine solche Zusage nicht enthalten ist. Die Niederschrift wurde seinerzeit dem Einwendungsführer zugesandt. Auf den damals bezüglich der Niederschrift geführten Schriftverkehr mit dem Einwendungsführer wird Bezug genommen. In den damals erörterten Einwendungen war die Forderung nach einer dauerhaften Lärmschutzwand nicht vorgetragen worden und auch nicht Gegenstand der Erörterung.

Der Einwendungsführer hat in den Einwendungen vom 24. April 2017 und 18. Januar 2011 unter anderem Bedenken gegen die schalltechnischen Berechnungen sowie die Ermittlung der Luftschadstoffe vorgetragen.

Hierzu ist festzustellen:

Die schalltechnischen Berechnungen für den Prognoseplanfall wie auch die Berechnungen für die Luftschadstoffe wurden vom Vorhabenträger in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 überarbeitet und vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und nicht beanstandet. Auf die Ziffern B.II.2.b)iv)(1) und B.II.2.b)iv)(3) des Beschlusses und die obigen Ausführungen wird verwiesen.

Ferner moniert der Einwendungsführer die technische Planung hinsichtlich der Kreisverkehre.

Hierzu ist festzustellen:

Der Vorhabenträger hat in der Tektur b vom 18. Dezember 2020 die technische Planung überarbeitet. So ist der Kreisverkehr im Osten entfallen und der Kreisverkehrs im Westen wurde so verschoben, dass das Grundstück des Einwendungsführers nicht mehr beansprucht wird. Gegenüber der neuerlichen Planung wurden keine Einwendungen vorgetragen. Eine persönliche Betroffenheit ist nicht zu erkennen.

Hilfsweise

wird auf die Ziffer B.II.2.b)iii) des Beschlusses verwiesen.

Auch sei nach Auffassung des Einwendungsführers die landschaftspflegerischen Untersuchungen fehlerhaft.

Hierzu ist festzustellen:

Eine persönliche Betroffenheit ist nicht zu erkennen. Die landschaftspflegerischen Unterlagen wurden in Folge der Tektur b vom 18. Dezember 2020 überarbeitet und sowohl von der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt wie auch von der höheren Naturschutzbehörde, Sachgebiet 50 an der Regierung der Oberpfalz, geprüft und nicht beanstandet.

Weiterhin bemängelt der Einwendungsführer, dass keine ausreichenden Untersuchungen zu alternativen Trassen durchgeführt worden seien. Es wird insbesondere die Möglichkeit einer Absenkung der Bahnlinie angesprochen.

Hierzu ist festzustellen:

Hinsichtlich der Einwendungen zur Trassenwahl wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern B.II.2.b)ii) und B.II.2.d)j)(8) des Beschlusses verwiesen.

Die sonstigen vorgetragenen Einwendungen sind durch die Tektur b vom 18. Dezember 2020 erledigt, oder im Erörterungstermin ausgeräumt worden.

Im Übrigen macht der Einwendungsführer keine eigene Betroffenheit geltend, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 3. November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

xliv) Einwendungsführer 105

Der Einwendungsführer ist eine politische Interessensvertretung und eine Immobilien-GmbH, die beide durch Grundabtretung nicht betroffen sind. Die Einwendungsführer werden gemeinsam anwaltlich von der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner, München, vertreten. Die Einwendungen wurden gemeinsam vorgetragen.

Einwendungen wurden zur Tektur b vom 18. Dezember 2020 und zur Tektur vom 27. Januar 2017 erhoben. Zu den Antragsunterlagen vom 22. Oktober 2010 wurden keine Einwendungen vorgetragen.

Der Einwendungsführer war am 18. April 2018 im Erörterungstermin anwesend. Die Einwendungen wurden erörtert und konnten nicht ausgeräumt werden. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

Wie aus dem Einwendungsschriftsatz hervorgeht, sei die Interessensvertretung als Wahrnehmer politischer Interessen für seine Mitglieder und die Bürger Nabburgs tätig und die Immobilien GmbH durch die Flur-Nr. 479 mittelbar eigentumsbetroffen.

Hierzu ist festzustellen:

Das Grundstück Flur-Nr. 479, Gemarkung, Nabburg, des Einwendungsführers befindet sich in der Ortsmitte von Nabburg, an der Einmündung des Mühlweges in die Georgenstraße (bestehende Staatsstraße) hinter einem öffentlichen Parkplatz. In diesem Bereich findet keine Bautätigkeit für die Verlegungsstrecke statt. Aus dem Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 8.3b und dem Grunderwerbsplan, Unterlage 8/1b, ergibt sich, dass der Einwender nicht in seinem Grundeigentum unmittelbar betroffen ist. Die Fläche wird auch nicht vorübergehend beansprucht oder in anderer Weise belastet.

Das sich vormals auf dem Grundstück befindliche Gebäude wurde zwischenzeitlich abgebrochen, ein neues Gebäude wurde bisher nicht errichtet. Das Bestehen von Mietverhältnissen (Wohnraummieten) ist somit nicht ersichtlich. Weder der Mühlweg selbst noch dessen Einmündungsbereich in die Georgenstraße befinden sich im baulichen Umgriff des Vorhabens.

Im Übrigen bleibt die Erschließung über den Mühlweg bestehen. Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die Verkehrsbedeutung einer innerörtlichen Straße, hier der bisherigen Staatsstraße 2040, durch den Bau anderer Straßen erhalten bleibt.

Die übrigen Einwendungen betreffen mögliche alternative Verkehrsführungen zur Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg. Nach Auffassung des Einwendungsführers wurden Planungsalternativen vom Vorhabenträger nicht ausreichend geprüft.

Hierzu ist festzustellen:

Der Einwender macht weder eine eigene Betroffenheit als politische Interessensvertretung bzw. als Immobilien GmbH geltend, noch ist eine solche erkennbar, sondern es werden allein Belange Dritter beziehungsweise der Allgemeinheit angesprochen. Zwar können Einwendungen auch von beteiligungsfähigen Vereinigungen i.S.v. § 11 Nr. 2 BayVwVfG, wie dem Ortsverband einer Partei und juristischen Personen, wie einer GmbH erhoben werden. Einwendungen gegen den Plan kann jedoch nur erheben, wer durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwender haben grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechteinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (BverwG, Urteil vom 3 November 2020, 9 A 12/19, Rn. 27). Die Rügebefugnis erstreckt sich nicht auf Rechte Dritter und gibt keine Befugnis, sich zum Sachwalter fremder Rechte zu machen. Eine individuelle Betroffenheit des Ortsverbandes ist vorliegen nicht erkennbar. Es werden lediglich politische Interessen der Mitglieder beziehungsweise von Teilen der Bürger und

damit der Allgemeinheit und Dritter geltend gemacht. Weder bei dem politischen Ortsverband, noch bei der Immobilien GmbH ist eine unmittelbare Betroffenheit im Grundeigentum gegeben. Insoweit fehlt es damit an einer Einwendungsbefugnis.

Hilfsweise wird der Einwendungsführer auf die Ziffer B.II.2.b)ii) und die Ausführungen zum Einwendungsführer 061, Ziffer B.II.2.d)xxxix) des Beschlusses verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Einwendungsführers werden, soweit sie nicht durch die Planung erledigt sind oder sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen.

3. Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange (Gesamtergebnis)

Für die Baumaßnahme wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 8/1b, 8.2a sowie Unterlage 8.3b) zu entnehmen. Bei den für das Straßenbauvorhaben benötigten Grundstücken handelt es sich insbesondere um Gewerbeflächen, Straßen- und privat 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Januar 1981, Az. 4 C 4/78, BayVBl. 1981, S. 309).

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Eine andere Lösung, 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 entschieden werden. Art. 40 BayStrWG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsver-

fahren zu (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, UPR 1999, S. 268). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (VGH München, Urteil vom 10. November 1998, Az. 8 A 9640115)

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden im Übrigen unter den Ziffern B.II.2.b) bis B.II.2.d) in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter sind gerechtfertigt. Die mit der Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg im Zuge der Staatsstraße 2040 angestrebte Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Verkehrsqualität kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Zudem wird die Unterstadt in Nabburg entlastet.

Durch Planänderungen im Planfeststellungsverfahren konnten Forderungen erfüllt werden. Das Verfahren ergab, dass die vorgesehene Lösung den straßenbaulichen Zielen unter Berücksichtigung der anderen Belange im notwendigen und möglichen Umfang am ehesten gerecht wird und weitergehende Änderungen aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht vertretbar sind.

Im Verfahren wurden auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planung auch unter diesen Gesichtspunkten Bestand hat. Optimierungsgebote sind beachtet.

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.

4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, Umstufung und die Widmung folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

5. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 2 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Der angefochtene Bescheid soll (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung) beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).
- Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.
- Ab 01. Januar 2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen

Hinweise zur Auslegung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird, da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären, nicht einzeln zugestellt. Der verfügbare Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans werden im Amtsblatt der Regierung der Oberpfalz sowie in der örtlichen Tageszeitung öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit den in Ziffer A.II des Beschlusstextes genannten Planunterlagen mit Rechtsbehelfsbelehrung werden in der

Verwaltungsgemeinschaft Nabburg

Oberer Markt 16

92507 Nabburg

und

Verwaltungsgemeinschaft Neunburg vorm Wald

Kolpingstraße 3

92431 Neunburg vorm Wald

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

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt (Art. 74 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG). Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung der Oberpfalz, Emmeramsplatz 8, 93047 Regensburg, angefordert werden (Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG).

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext mit den planfestgestellten Unterlagen spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung der Oberpfalz unter www.regierung.oberpfalz.bayern.de abgerufen werden.

Regensburg, 11. April 2022

gez.

Plank

Leitende Regierungsdirektorin

Herausgeber:

Regierung der Oberpfalz

Emmeramsplatz 8

93047 Regensburg

Telefon: 0941 5680-0

Telefax: 0941 5680-1199

E-Mail: poststelle@reg-opf.bayern.de