



**Regierung
der
Oberpfalz**

Planfeststellungsbeschluss

**für die Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. –
Neustadt a.d.Donau“**

Ortsumgehung Mühlhausen

Bau-km 0 + 000 (= Str.-km 54,56) bis

Bau-km 5 + 483 (= Str.-km 48,51)

**Regensburg,
12. November 2015
Regierung der Oberpfalz**



31/32 - 4354.2.B 299 - 24

**Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“
Ortsumgehung Mühlhausen
Bau-km 0 + 000 (= Str.-km 54,56) bis Bau-km 5 + 483 (= Str.-km 48,51)**

Planfeststellungsbeschluss

vom

12. November 2015

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Lageplanskizze (Nachrichtlich).....	7
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen.....	8
Verzeichnis der Tabellen.....	10
Verzeichnis der Abbildungen.....	12
A) Entscheidung	13
I. Feststellung des Plans	13
II. Festgestellte Planunterlagen	14
III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht).....	20
1. Allgemeine Auflagen	20
1.1 Unterrichtungspflichten	20
1.2 Erörterungstermin	21

	Seite
2.	Bauausführung, Baustellenimmissionen und Betrieb..... 21
2.1	Auflagen zur Bauausführung..... 21
2.2	Ver- und Entsorgungsleitungen..... 23
3.	Belange des Denkmalschutzes 24
4.	Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke 25
5.	Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes..... 28
6.	Verkehrslärmschutz 31
7.	Wald 31
8.	Vereinbarungen und gesonderte Regelungen..... 32
IV.	Wasserrechtliche Erlaubnisse, Planfeststellungen, Auflagen 33
1.	Gegenstand/Zweck 33
2.	Plan 34
3.	Benutzungsbedingungen und Auflagen..... 34
V.	Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen 37
VI.	Entscheidungen über Einwendungen 38
VII.	Kosten des Planfeststellungsverfahrens 38
B)	Begründung..... 39
I.	Sachverhalt 39
1.	Beschreibung des Vorhabens 39
2.	Vorgeschichte 42
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens..... 42
II.	Rechtliche Würdigung 46
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung 46
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung 46
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit 47
1.3	Verträglichkeitsprüfung (FFH-RL / VS-RL) 60
2.	Materiell-rechtliche Würdigung..... 83
2.1	Planrechtfertigung und Planungsziele 83
2.2	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung..... 87
2.2.1	Landes- und Regionalplanung 87
2.2.2	Planungsvarianten Bundesstraße 299 88
2.2.3	Planungsvarianten Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19..... 105
2.2.4	Gesamtbetrachtung (Planungsvarianten Bundesstraße 299 und Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19) 105

	Seite
2.2.5	Gewählte Varianten..... 107
2.2.6	Planfestzustellender Ausbauumfang 107
2.2.6.1	Trassierung 107
2.2.6.2	Regelquerschnitte 109
2.2.6.3	Fahrbahnbefestigungen 111
2.2.6.4	Böschungen..... 112
2.2.6.5	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz 112
2.2.6.6	Ingenieurbauwerke 115
2.2.6.7	Baugrund, Massenbilanz und Entwässerung 118
2.2.7	Immissionsschutz, Bodenschutz 121
2.2.7.1	Verkehrslärmschutz 121
2.2.7.2	Außenwohnbereiche 128
2.2.7.3	Schutz vor Baulärm..... 128
2.2.7.4	Schadstoffbelastung..... 128
2.2.7.5	Bodenschutz 129
2.2.8	Naturschutz und Landschaftspflege 129
2.2.8.1	Verbote 130
2.2.8.2	Naturschutz als öffentlicher Belang 150
2.2.8.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) 151
2.2.9	Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse 165
2.2.9.1	Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung 165
2.2.9.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse..... 171
2.2.10	Landwirtschaft als öffentlicher Belang 172
2.2.11	Sonstige öffentliche Belange..... 173
2.2.11.1	Träger von Versorgungsleitungen 173
2.2.11.2	Denkmalschutz 173
2.2.11.3	Wald 178
2.3	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände 180
	- Gemeinde Berg 180
	- Gemeinde Sengenthal 180
	- Landratsamt Neumarkt i.d.OPf..... 180
	- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz..... 180
	- Regionaler Planungsverband..... 180
	- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Neumarkt i.d.OPf..... 180
	- Wasserwirtschaftsamt Regensburg..... 180
	- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg..... 180
	- Regionaler Planungsverband Regensburg..... 180

	Seite
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen..... der Bundeswehr	180
- Deutsche Telekom AG – Technik GmbH	180
- N-ERGIE Netz GmbH	180
- E.ON Bayern AG	180
- Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei	180
2.3.1 Stadt Berching	180
2.3.2 Gemeinde Mühlhausen	186
2.3.3 Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege	191
2.3.4 Bayerischer Bauernverband.....	192
2.3.5 Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.....	196
2.4 Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater	198
2.4.1 Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer.....	198
2.4.1.1 Vorbemerkungen	198
2.4.1.2 Einwendungsführer 0227	208
2.4.1.3 Einwendungsführer 0228	209
2.4.1.4 Einwendungsführer 0122	210
2.4.1.5 Einwendungsführer 0229	212
2.4.1.6 Einwendungsführer 0236	217
2.4.1.7 Einwendungsführer 0154	218
2.4.1.8 Einwendungsführer 0083	220
2.4.1.9 Einwendungsführer 0093	222
2.4.1.10 Einwendungsführer 0105	226
2.4.1.11 Einwendungsführer 0238	229
2.4.1.12 Einwendungsführer 0239	230
2.4.1.13 Einwendungsführer 0123	232
2.4.1.14 Einwendungsführer 0073	235
2.4.1.15 Einwendungsführer 0098	236
2.4.1.16 Einwendungsführer 0259	239
2.4.1.17 Einwendungsführer 0226	240
2.4.1.18 Einwendungsführer 0230	240
2.4.1.19 Einwendungsführer 0231	252
2.4.1.20 Einwendungsführer 0232	257
2.4.1.21 Einwendungsführer 0233	262
2.4.1.22 Einwendungsführer 0234	268
2.4.1.23 Einwendungsführer 0235	268
2.4.1.24 Einwendungsführer 0237	269
2.4.1.25 Einwendungsführer 0240	269

	Seite
2.4.1.26	Einwendungsführer 0241 273
2.4.1.27	Einwendungsführer 0242 und 0243..... 276
2.4.1.28	Einwendungsführer 0244 276
2.4.1.29	Einwendungsführer 0245 277
2.4.1.30	Einwendungsführer 0246 283
2.4.1.31	Einwendungsführer 0247 286
2.4.1.32	Einwendungsführer 0248 292
2.4.1.33	Einwendungsführer 0249, 0250, 0251, 0252 und 0253 294
2.4.1.34	Einwendungsführer 0254 299
2.4.1.35	Einwendungsführer 0255 305
2.4.1.36	Einwendungsführer 0256 311
2.4.1.37	Einwendungsführer 0147 und 0148..... 311
2.4.1.38	Einwendungsführer 0257 312
2.4.2	Einwendungen durch die Rechtsanwälte Labbé & Partner..... 312 vertreter Einwendungsführer
2.4.2.1	Allgemeine Einwendungen..... 313
2.4.2.2	Einwendungsführer 0111 331
2.4.2.3	Einwendungsführer 0186 332
2.4.2.4	Einwendungsführer 0189 336
2.4.2.5	Einwendungsführer 0077 337
2.4.2.6	Einwendungsführer 0159 339
2.4.2.7	Einwendungsführer 0014 342
2.4.2.8	Einwendungsführer 0055 344
2.4.2.9	Einwendungsführer 0016 349
2.4.2.10	Einwendungsführer 0124 350
2.4.2.11	Einwendungsführer 0046 355
2.4.2.12	Einwendungsführer 0026 357
2.4.2.13	Einwendungsführer 0178 360
2.4.2.14	Einwendungsführer 0177 362
2.4.2.15	Einwendungsführer 0015 363
2.4.2.16	Einwendungsführer 0188 364
2.4.2.17	Einwendungsführer 0031 365
2.4.2.18	Einwendungsführer 0081 366
2.4.2.19	Einwendungsführer 0258 367
2.4.2.20	Einwendungsführer 0109 369
2.4.2.21	Einwendungsführer 0184 369
3.	Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und 370 privaten Belange (Gesamtergebnis)

	Seite
4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	372
5. Sofortige Vollziehbarkeit	372
6. Kostenentscheidung.....	372
Rechtsbehelfsbelehrung	372
Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit	372
Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung	373
Hinweis zur Auslegung.....	373

- Lageplanskizze (Nachrichtlich) -



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	(Bayerisches) Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Aust	„Die Enteignungsentschädigung“
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung in der Fassung vom 16.02.2005
BauGB	Baugesetzbuch
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter, Zeitschrift
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BAnz.	Bundesanzeiger
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BwVz	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen - Eigenüberwachungsverordnung – Bayern vom 20.09.1995
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VorP	FFH-Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsabschätzung)
FiG	Fischereigesetz
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (Ausgabe 2001)
IGW	Immissionsgrenzwert
JagdH	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken i. d. F. vom 07.06.2003, Bundesanzeiger Nr. 146a
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
SDB	Standard-Datenbogen (Bay. LfU, Stand 2004)
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖFW	öffentlicher Feld- und Waldweg
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien

RAS-EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil Entwässerung
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Linienführung
RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Querschnitte
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
SDB	Standard-Datenbogen
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht, Zeitschrift
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung d. Gesetzes ü. d. Umweltverträglichkeitsprüfung
VerfGH	Bayerischer Verfassungsgerichtshof
VS-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinie vom 02.06.1997, ARS 26/1997
VLärmSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
VoGEV	Vogelschutzverordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen
Zeitler	„Bayerisches Straßen- und Wegegesetz“, Kommentar
ZTVE-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau

Verzeichnis der Tabellen

	Seite	
Tabelle 1	Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des Lebensraumes bezogen auf die Bundesrepublik Deutschland	65
Tabelle 2	Arten des Anhangs II der FFH-RL, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen;	66
Tabelle 3	vorkommende Arten nach Anhang II der FFH-RL im Wirkraum des Vorhabens	66
Tabelle 4	Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des Lebensraumes bezogen auf die Bundesrepublik Deutschland	75
Tabelle 5	Arten des Anhangs II der FFH-RL, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen;	75
Tabelle 6	Gegenüberstellung der planerischen Merkmale der einzelnen Varianten	93
Tabelle 7	Auswirkungsklassen zur Beurteilung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen eines Vorhabens (nach RUVS 2008)	94
Tabelle 8	Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Mensch	96
Tabelle 9	Gesamtschau der Varianten für das Teilschutzgut Pflanzen	97
Tabelle 10	Gesamtschau der Varianten für das Teilschutzgut Tiere	97
Tabelle 11	Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Boden	98
Tabelle 12	Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Wasser	98
Tabelle 13	Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Luft und Klima	99
Tabelle 14	Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Landschaft	99
Tabelle 15	Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	100
Tabelle 16	Gesamtbewertung bezüglich der Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten	103
Tabelle 17	Grenzwerte der Entwurfselemente nach den RAS-L 95 für die Bundesstraße 299	108
Tabelle 18	Grenzwerte der Entwurfselemente nach den RAS-L 95 für die Kreisstraße 19	109
Tabelle 19	Zusammenstellung der Anschlussstellen	112
Tabelle 20	Ingenieurbauwerke in der Ortsumgebung Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299	116
Tabelle 21	Ingenieurbauwerk Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19	117
Tabelle 22	Ingenieurbauwerke im Zuge der Bundesstraße 299alt	117
Tabelle 23	Ingenieurbauwerk im Zuge eines öffentlichen Feld- und Waldweges	117
Tabelle 24	Übersicht über die Konfliktbereiche	157

	Seite	
Tabelle 25	Eingriffsreduzierungen unter Berücksichtigung der Planänderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens	158
Tabelle 26	zusätzliche Eingriffe und Ausgleichsflächenmehrbedarf unter Berücksichtigung der Planänderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens	158
Tabelle 27	Zusammenstellung Kompensationsmaßnahmen	159
Tabelle 28	Gewässerkreuzungen	170
Tabelle 29	Zusammenstellung der Rodungsflächen	179
Tabelle 30	Lärmwerte für die am nächsten zur Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen in Pollanten	182
Tabelle 31	Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2030 für den Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall im Bereich von Wappersdorf und Weihersdorf	254
Tabelle 32	Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2030 für den Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall im Bereich von Wappersdorf und Weihersdorf	310

Verzeichnis der Abbildungen

		Seite
Abbildung 1	Prognosenullfall DTV 2030	85
Abbildung 2	Verkehrsbelastung im Planfall im Prognosejahr 2030	86
Abbildung 3	Übersichtslageplan der untersuchten Varianten (ohne Maßstab)	90
Abbildung 4	Kreuzungsbauwerk BW 1-1 – Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals entsprechend dem Vorentwurf (Stand: Kostenfortschreibung)	175
Abbildung 5	Gegenüberstellung der sich im Prognosejahr 2030 im Bereich von Pollanten ergebenden Verkehrsbelastungen im Nullfall und Planfall	202
Abbildung 6	Vorschlag Ortsbevölkerung Anschluss Pollanten - Variante 1	248
Abbildung 7	Vorschlag Ortsbevölkerung Anschluss Pollanten - Variante 2	250
Abbildung 8	Gegenüberstellung der sich im Prognosejahr 2030 im Bereich von Weihersdorf ergebenden Verkehrsbelastungen im Nullfall und Planfall	254
Abbildung 9	große Kreisverkehrslösung für Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“	259
Abbildung 10	Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen in Mühlhausen ohne und mit Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19	265
Abbildung 11	Verkehrsbelastung in Mühlhausen im Prognosejahr 2030 mit und ohne Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“	293
Abbildung 12	Planlösung Einwendungsführer 0254	304
Abbildung 13	Gegenüberstellung der sich im Prognosejahr 2030 im Bereich von Weihersdorf ergebenden Verkehrsbelastungen im Nullfall und Planfall	310
Abbildung 14	Planskizze von Dritter Seite zur Anschlussstelle „Pollanten“	354



**Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“
Ortsumgehung Mühlhausen
Bau-km 0 + 000 (= Str.-km 54,56) bis Bau-km 5 + 483 (= Str.-km 48,51)**

A) Entscheidung

I. Feststellung des Planes

Aufgrund von §§ 17b Abs. 1 Nr. 6, 22 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG - in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes – BayStrWG – erlässt die Regierung der Oberpfalz folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. - Neustadt a.d.Donau“, Ortsumgehung Mühlhausen, wird mit den sich aus Teil A, Ziffern II. bis VII. dieses Beschlusses sowie den in den Planunterlagen durch Roteintrag enthaltenen Ergänzungen und Änderungen nach

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

festgestellt.

II. Festgestellte Planunterlagen

Der festzustellende Plan umfasst folgende Unterlagen:

Band 1:

1. Erläuterungsbericht vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) und Roteintragungen
- Unterlage 1
2. Übersichtslageplan, M 1:5.000 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)
- Unterlage 3, Blatt Nr. 1A
3. Regelquerschnitt Bundesstraße 299, M 1:50 vom 15. März 2013
- Unterlage 6.1, Blatt Nr. 1

Regelquerschnitt Einstreifenrampe, M 1:50 vom 15. März 2013
- Unterlage 6.1, Blatt Nr. 2

Regelquerschnitt NM 19, M 1:50 vom 15. März 2013
- Unterlage 6.2

Regelquerschnitt Gemeindeverbindungsstraße Wangen, M 1:50 vom 15. März 2013
- Unterlage 6.3, Blatt Nr. 1

Regelquerschnitt Gemeindeverbindungsstraße Wappersdorf, M 1:50 vom 15. März 2013
- Unterlage 6.3, Blatt Nr. 2

Regelquerschnitt Gemeindeverbindungsstraße Weiherdorf M 1:50 vom 15. März 2013
- Unterlage 6.3, Blatt Nr. 3
4. Lageplan Bundesstraße 299, M 1:1.000 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) und Roteintragungen
- Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 1A

Lagepläne Bundesstraße 299, M 1:1.000 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)
- Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 2A und 4A bis 6A

Lageplan Bundesstraße 299, M 1:1.000 vom 15. März 2013
- Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 3
5. Bauwerksverzeichnis vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) und mit Roteintragungen
- Unterlage Nr. 7.2

Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen, M 1:5.000 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Unterlage 7.3A

Band 2:

1. Höhenpläne Bundesstraße 299, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013

- Unterlage 8.1, Blatt Nrn. 1 bis 4

Höhenpläne Bundesstraße 299, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 8.1, Blatt Nrn. 5A und 6A

Höhenplan Anschlussstelle Mühlhausen-Nord, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 8.2, Blatt Nr. 1A

Höhenplan Anschlussstelle Mühlhausen-Mitte, Rampen West, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013

- Unterlage 8.2, Blatt Nr. 2

Höhenplan Anschlussstelle Mühlhausen-Mitte, Rampen Ost, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013

- Unterlage 8.2, Blatt Nr. 3

Höhenplan Anschlussstelle Mühlhausen-Süd, Rampen West, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013

- Unterlage 8.2, Blatt Nr. 4

Höhenplan Anschlussstelle Mühlhausen-Süd, Rampen Ost, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013

- Unterlage 8.2, Blatt Nr. 5

Höhenplan Anschlussstelle Pollanten, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 8.2, Blatt Nr. 6A

Höhenplan Gemeindeverbindungsstraße Wangen, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 8.3, Blatt Nr. 1A

Höhenplan Gemeindeverbindungsstraße Wappersdorf, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013

- Unterlage 8.3, Blatt Nr. 2

Höhenplan Gemeindeverbindungsstraße Weihersdorf, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013

- Unterlage 8.3, Blatt Nr. 3

Höhenplan Kreisstraße NM 19, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 8.3, Blatt Nr. 4A

Höhenplan Gemeindeverbindungsstraße Freihausen, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013

- Unterlage 8.3, Blatt Nr. 5

2. Ergebnisse immissionstechnischer Untersuchungen – Erläuterungsbericht zum Lärmschutz vom 15. März 2013

- Unterlage 11.1

Bezeichnung der schalltechnisch untersuchten Gebäude, M 1:5.000 vom 15. März 2013

- Unterlage 11.2

Ergebnistabelle schalltechnischer Untersuchungen

- Unterlage 11.3, Blatt 1 bis 4

3. Lageplan Grunderwerb, M 1:1.000 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 14.1, Blatt Nrn. 1A, 2A und 6A

Lageplan Grunderwerb, M 1:1.000 vom 15. März 2013

- Unterlage 14.1, Blatt Nrn. 3 bis 5

4. Grunderwerbsverzeichnis vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 14.2

5. Verkehrsuntersuchung Bundesstraße 299, Umfahrung Mühlhausen i.d.OPf. 2012, vom 5. Dezember 2012

- Unterlage 15

Band 3:

1. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) und Roteintragungen

- Unterlage 12.1

mit Anlagen:

Tabelle 1: Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich und Ersatz (bezogen auf den Naturhaushalt)

Tabelle 2: Flächenübersicht

Maßnahmenblätter für Maßnahmen gem. Ziffer 5

Karten 1 und 2: Suchraum für Maßnahmeflächen Feldlerchen

Anlage 1: Eingriffsbilanzierung unter Berücksichtigung der Planänderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens

2. Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, M 1:1.000 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1A und 6A

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, M 1:1.000 vom 15. März 2013

- Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 2 bis 4

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, M 1:1.000 vom 15. März 2013 mit Roteintragungen

- Unterlage 12.2, Blatt Nr. 5

Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, M 1:5.000 vom 15. März 2013 mit Roteintragungen

- Unterlage 12.3, Blatt Nr. 0

Landschaftspflegerischer Maßnahmeplan, M 1:1.000 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)

- Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A und 6A

Landschaftspflegerischer Maßnahmeplan, M 1:1.000 vom 15. März 2013 mit Roteintragungen

- Unterlage 12.3, Blatt Nr. 2

Landschaftspflegerischer Maßnahmeplan, M 1:1.000 vom 15. März

- Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 3 bis 5

3. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 15. März 2013 mit ergänzenden Aussagen zu den naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 15. März 2013 mit Roteintragungen

- Unterlage 12.4

Reviermittelpunkte eingriffsempfindlicher Vogelarten (Erfassung 2012) vom 15. März 2013 mit Roteintragungen

- Unterlage 12.4.1

4. Erläuterungsbericht FFH-Vorprüfung für das Natura 2000-Gebiet DE 6834-301 „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“ vom 15. März 2013 mit Roteintragungen und Übersichtslageplan, M 1:50.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 12.5a

Erläuterungsbericht FFH-Vorprüfung für das Natura 2000-Gebiet DE 6734-371 „Binnendünen und Albrauf bei Neumarkt“ vom 15. März 2013 mit Roteintragungen und Übersichtslageplan, M 1:50.000 vom 15. März 2013

 - Unterlage 12.5b
5. Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht vom 15. März 2013
 - Unterlage 16.1

Ergänzende Unterlage zu Unterlage 16.1

 - Unterlage 16.1A

Umweltverträglichkeitsstudie, Karte 1: Planungsraumanalyse, M 1:5.000 vom 15. März 2013

 - Unterlage 16.2, Blatt Nr. 1

Umweltverträglichkeitsstudie, Karte 2: Bestand und Bewertung Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, M 1:5.000 vom 15. März 2013

 - Unterlage 16.2, Blatt Nr. 2

Umweltverträglichkeitsstudie, Karte 3: Bestand und Bewertung Landschaftsbild, M 1:5.000 vom 15. März 2013

 - Unterlage 16.2, Blatt Nr. 3
6. Umweltverträglichkeitsstudie, Karte 4: Mensch, Kultur- und Sachgüter, M 1:10.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 16.2, Blatt Nr. 4

Den Unterlagen werden nachrichtlich beigefügt:

Band 1:

- die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung am 21., 22. und 23. Oktober 2014 im Festsaal der Gemeinde Mühlhausen
- Übersichtskarte M 1:25.000 vom 15. März 2013 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)
 - Unterlage 2, Blatt Nr. 1A
- die ausgelegten und aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung abzuändernden bzw. überholten Planunterlagen
 - Übersichtskarte M 1:25.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 2, Blatt Nr. 1

- Übersichtslageplan M 1:5.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 3, Blatt Nr. 1
- Übersichtshöhenplan M 1:5.000/500 vom 15. März 2013
 - Unterlage 4
- Lagepläne Bundesstraße 299, M 1:1.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1, 2 und 4 bis 6
- Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen, M 1:5.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 7.3

Band 2:

- die ausgelegten und aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung abzuändernden bzw. überholten Planunterlagen
 - Höhenpläne Bundesstraße 299, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013
 - Unterlage 8.1, Blatt Nrn 5 und 6
 - Höhenplan Anschlussstelle Mühlhausen-Nord, M 1:1.000/100 vom 15. März 2015
 - Unterlage 8.2, Blatt Nr. 1
 - Höhenplan Anschlussstelle Pollanten, M 1:1.000/100 vom 15. März 2015
 - Unterlage 8.2, Blatt Nr. 6
 - Höhenplan Gemeindeverbindungsstraße Wangen, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013
 - Unterlage 8.3, Blatt Nr. 1
 - Höhenplan Kreisstraße NM 19, M 1:1.000/100 vom 15. März 2013
 - Unterlage 8.3, Blatt Nr. 4
 - Lageplan Grunderwerb, M 1:1.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 14.1, Blatt Nrn. 1, 2 und 6

Band 3:

- die ausgelegten und aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung abzuändernden bzw. überholten Planunterlagen
 - Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, M 1:1.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 12.2, Blatt Nrn 1 und 6
 - Höhenplan Anschlussstelle Mühlhausen-Nord, M 1:1.000/100 vom 15. März 2015
 - Unterlage 8.2, Blatt Nr. 1
 - Landschaftspflegerischer Maßnahmeplan, M 1:1.000 vom 15. März 2013
 - Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1 und 6

Die Unterlagen wurden

erstellt vom/von der:	Unterlage/Anlage
H.P. Gauff Ingenieure GmbH & Co.KG – JBG - Beuthener Straße 41-43 90471 Nürnberg	1 bis 8.3; 14.1 bis 14.2;
TEAM 4 Landschafts + Ortsplanung Guido Bauernschmitt • Robert Enders Ödenberger Straße 65 90491 Nürnberg	12.1 bis 12.3;
ANUVA Stadt- und Umweltplanung Allersberger Straße 185 Nürbanum A8 90461 Nürnberg	12.4 bis 12.5b und 16.1 bis 16.2;
Staatlichen Bauamt Regensburg - Bereich Straßenbau - Bajuwarenstraße 2d 93053 Regensburg	11.1 bis 11.3;
apl. Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak Gabelbergerstraße 53 80333 München	15;

III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)

1. Allgemeine Auflagen

1.1 Unterrichtungspflichten

Vor Beginn der Bauarbeiten sind rechtzeitig zu verständigen:

- die Stadt Berching
Pettenkoferplatz 12
92334 Berching
- die Gemeinde Mühlhausen
Bahnhofstraße 7
92360 Mühlhausen
- das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
Nürnberger Straße 1
92318 Neumarkt i.d.OPf.
- das Wasserwirtschaftsamt Regensburg
Landshuter Straße 59
93053 Regensburg
- das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege
Abteilung B – Stabstelle, Lineare Projekte
Hofgraben 4
80539 München
mindestens 2 Monate vor Baubeginn

- die Deutsche Telekom
Ressort Produktion Technische Infrastruktur Regensburg
Bajuwarenstraße 4
93053 Regensburg

Fax: 0391/580213737
E-Mail: Planauskunft.Sued@telekom.de

mindestens 3 Monate vor Baubeginn

- die N-ERGIE Netz GmbH
Abteilung Netzmanagement
Hainstraße 34
90461 Nürnberg

mindestens 18 Wochen vor Baubeginn unter Beilage verbindlicher Planunterlagen

- die E.ON Bayern AG
Netzcenter Parsberg
Lupburger Straße 19
92331 Parsberg

Tel.: 09492/950-440
mindestens 6 Monate vor Baubeginn

- die GasLINE GmbH (Kabelschutzrohranlagen)
Technischer Verwalter der GasLINE GmbH & Co.KG
Tel.: 0201/3642-17866
E-Mail: mmc@gasline.de

1.2 Erörterungstermin

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

2. Bauausführung, Baustellenimmissionen und Betrieb

2.1 Auflagen zur Bauausführung

2.1.1 Die Maßnahme ist nach den Plänen vom 15. März 2013 und den sich aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 21., 22. und 23. Oktober 2014 ergebenden Änderungen sowie unter Beachtung der Roteintragungen auszuführen. Die sich aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung gegenüber den ur-

sprünglich ausgelegten Planunterlagen vom 15. März 2013 ergebenden Änderungen beziehen sich im Wesentlichen auf

- a) den Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“,
- b) den Bereich der Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal (BW 1-1) und der Gemeindeverbindungsstraße Mühlhausen – Wappersdorf,
- c) den Bereich der Brücke über den Entenbach im Zuge der Bundesstraße 299 mit Vergrößerung der lichten Weite des Bauwerks BW 3-2 (BwVz. lfd. Nr. 208) im Zuge der Bundesstraße 299 über den Entenbach von 2,40 m auf 4,40 m (Bau-km 3+400) zur Verbesserung der Durchgängigkeit z.B. für Reptilien, Amphibien und kleine Säugetiere,
- d) die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 und
- e) den Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“.

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

2.1.2 Die baubedingten Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) auf die benachbarten Siedlungsbereiche entlang der Ausbaustrecke sind soweit wie möglich auf die Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ebenso ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. In ihrem Anwendungsbereich sind die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ vom 29. August 2002 (BGBl. S. 3478) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. 1970 Nr. 160) i.V.m. § 66 Abs. 2 BImSchG zu beachten. Massenguttransporte sind außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten und soweit wie möglich über das Hauptstraßennetz auszuführen.

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

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

2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

2.2.1 Allgemein

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

Die Kostentragung für die Änderung von Versorgungsleitungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie ist im Bauwerksverzeichnis (Band 1: Unterlage 7.2) nur nachrichtlich aufgenommen.

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 Versorgungsstrassen 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.

2.2.2 Leitungen der N-ERGIE

Allgemeines

Der Bestand, der Betrieb, der Unterhalt und die Entstörung der Versorgungsanlagen sowie der Zugang und die Zufahrt - auch mit schweren Baufahrzeugen - zu den Leitungstrassen muss im Bedarfsfall, jederzeit, ungehindert und ohne besondere Genehmigung möglich sein.

Gashochdruckleitung

Hinsichtlich der bestehenden Gashochdruckleitung in Teilbereichen der neuen Bundesstraße 299 sind der N-ERGIE Netz GmbH (Ansprechpartner: Herr Dörfner, Tel.: 0911/802-17433) rechtzeitig vor Baubeginn die genauen Höhenpläne vorzulegen. Eventuell erforderliche Umlegungsmaßnahmen können aus Kapazitätsgründen nur in den verbrauchsarmen Monaten (April bis September) erfolgen.

Kommunikationsnetz

Im Graben der Gashochdruckleitung befindet sich ein Fernmeldekabel für Steuer- und Überwachungsaufgaben. Im Zuge der Anpassungsarbeiten bzw. Sicherung der

Gashochdruckleitung ist auch das Fernmeldekabel mit umzulegen bzw. zu sichern (Ansprechpartner: Herr Kunzmann, Telefon 0911/802-17364).

3. Belange des Denkmalschutzes

- 3.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der –ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.2 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Straßenbaulastträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.4 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen des vorstehend genannten Bodendenkmals sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.5 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass im plangegegenständlichen Bauabschnitt zwar keine näheren Aussagen zu bekannten Bodendenkmälern getroffen werden können, entsprechende Funde allerdings auch nicht auszuschließen sind. Bei den Erdarbeiten eventuell auftretende Funde von Bodenaltertümern sind unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.) zu melden (Art. 8 Abs. 1 DSchG).

3.6 Eine eventuelle denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG wird durch diese Planfeststellung gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG ersetzt.

4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke

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

- die dauernde Inanspruchnahme von Grundstücksflächen,
- die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese,
- Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme,
- Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
- Anschneidungs- und Durchschneidungsentschädigungen.

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

4.2 Der Vorhabensträger hat sich nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Grundstückseigentümern für abzutretende land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Für die von der Maßnahme stark betroffenen Vollerwerbsbetriebe der Einwendungsführer 0186, 0159 und 0124 ist folgendes Ersatzlandangebot für den Straßenbaulastträger verbindlich, wobei zwischenzeitliche Vereinbarungen und Verträge zu beachten sind:

Einwendungsführer 0186

		a) Fl.-Nr. b) Gemarkung	abzutretende Fläche m ²			a) Fl.-Nr. b) Gemarkung	zur Zuteilung vorge- sehene Fläche m ²
Eingriff	Eigentum	a) 1055 b) Wappersdorf	17.458	Ersatzland (Eigentum)	a) 752 b) Mühlhausen	~ 13.000	
		a) 1051 b) Wappersdorf	142				
	Pacht	a) 134 b) Wappersdorf	2.341				
		a) 680 b) Mühlhausen	789				
	Summe:		20.730		Summe:		~ 13.000

Einwendungsführer 0159

		a) Fl.-Nr. b) Gemarkung	abzutretende Fläche m ²			a) Fl.-Nr. b) Gemarkung	zur Zuteilung vorgese- hene Fläche m ²
Eingriff	Eigen-	a) 1007 b) Pollanten	2.515	Ersatzland (Pacht)		a) 199 b) Weidenwang	~ 18.000
		a) 541 b) Wappersdorf	3.970				
	a) 541/1 b) Wappersdorf	5.759					
	a) 505 b) Wappersdorf	818					
	a) 136 b) Wappersdorf	5.194					
	a) 753 b) Mühlhausen	4.024					
	Summe:		22.280				

Einwendungsführer 0124

		a) Fl.-Nr. b) Gemarkung	abzutretende Fläche m ²			a) Fl.-Nr. b) Gemarkung	zur Zuteilung vorge- sehene Fläche m ²	
Eingriff	Eigentum	a) 747 b) Pollanten	174	Ersatzland		Eigentum	a) 573 b) Pollanten	734
		a) 571 b) Pollanten	7.231				a) 551/7 b) Pollanten	3.071 ¹⁾
			a) 551 u. 551/5 b) Pollanten				2.411 ²⁾	
			a) 539, 550, 550/4, 551/1, 571 u. 573 b) Pollanten				6.683 ³⁾	
Summe:		7.405	Summe:		12.899			

1) inklusive der darauf befindlichen Streuguthalle und der sonstigen baulichen Anlagen (ohne Mobilier und Einbauten)

2) Teilflächen aus den genannten Grundstücken

3) künftige Kreiselinnenfläche, die sich aus den Teilflächen der angegebenen Grundstücke zusammensetzt

4.3 Vorübergehend beanspruchte Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren. Die ordnungsgemäße Rekultivierung ist abschließend in einem gemeinsamen Termin zwischen Straßenbaulastträger und Betroffenen festzustellen und zu protokollieren.

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

- gleichzahlungsprogrammen berücksichtigen können. Ebenso sind den Eigentümern bzw. Bewirtschaftern die bei Durchschneidung größerer Schläge verbleibenden Restflächen größtmäßig anzugeben.
- 4.5 Es ist durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist.
- Kurzzeitige nicht vermeidbare Behinderungen während der Bauausführung sind mit den jeweils Betroffenen abzustimmen. Bei längerfristigen Behinderungen während der Bauzeit sind gegebenenfalls mit den Eigentümern und Bewirtschaftern abzustimmende Ersatzzufahrten einzurichten.
- 4.6 Die Lage neuer oder geänderter Zufahrten zu Grundstücken ist im Benehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern und Pächtern festzulegen.
- 4.7 Soweit durch die Baumaßnahme Grundstückseinfriedungen, Zugänge und andere Anlagen angepasst oder verlegt werden müssen, sind sie im Benehmen mit den Eigentümern bzw. Bewirtschaftern in gleichwertiger Beschaffenheit wieder herzustellen.
- 4.8 Das Oberflächenwasser des Straßenkörpers ist so abzuleiten, dass für die anliegenden Grundstücke keine Nachteile entstehen. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabensträger zu beseitigen.
- Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.
- 4.9 Bestehende funktionsfähige Drainage- und Entwässerungseinrichtungen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. in Abstimmung mit den Eigentümern anzupassen oder wieder herzustellen. Es ist darauf zu achten, dass durch landschaftspflegerische Maßnahmen Drainagen nicht durchwurzelt werden und ihre Funktion durch Anpflanzungen nicht beeinträchtigt wird.
- 4.10 Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Die DIN 19731 ist zu beachten. Die Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden. Die Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung bei möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.
- Die Bodenmieten sind vor Verdichtung, Vernässung und Luftmangel zu schützen. Die Bodenmieten sind so zu profilieren und zu glätten, dass Oberflächenwasser abfließen kann. Wo absehbar ist, dass die Bodenmieten länger als ein Jahr bestehen bleiben, sind diese mit Luzerne zu begrünen.
- 4.11 Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten spürbare Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Straßenbaulastträger

nachträglich – im Einvernehmen mit dem Eigentümer – geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen.

4.12 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

4.13 Es ist 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 bzw. RAS-LP 4) sind vorzusehen.

5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes

5.1 Dieser Beschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen sowie die Rodungserlaubnis.

5.2 Zum Schutz für gehölbewohnende Tierarten (Band 2: Unterlage 12.4 - saP) haben – soweit nachfolgend keine anderen Regelungen getroffen werden – Fällarbeiten von Baumbeständen und sonstigen Gehölzen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit von Tierarten in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar zu erfolgen. Die näheren Einzelheiten sind der festgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 4.2 und Unterlage 12.4, Kapitel 3) zu entnehmen.

Die Entfernung von Wurzelstöcken darf nur im Zeitraum zwischen Mitte April und Anfang Oktober, bei Temperaturen $> 10^{\circ}$ C erfolgen, um eine Tötung von im Boden überwinternden Amphibien- und Reptilienarten zu verhindern.

Sofern aus zwingenden Gründen von genannten Zeiträumen abgewichen werden muss, sind die näheren Einzelheiten der Abweichungen mit der ökologischen Baubegleitung und den Naturschutzbehörden abzustimmen.

5.3 Durch eine ökologische Baubegleitung, die während der gesamten Bauzeit in die Bauabwicklung einbezogen wird und fachlich qualifiziert besetzt sein muss, ist sicherzustellen, dass die Arbeiten unter Beachtung der naturschutzfachlichen Grundsätze und der angeordneten Maßnahmen durchgeführt werden. Die in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 5.3 bis 5.5, Maßnahmenblätter in der Anlage zu Unterlage 12.1; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) sind ent-

sprechend den Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen durchzuführen. Insbesondere die vor Ort Beteiligten (Bauleitung, ausführende Baufirma) sind auf die Einhaltung der zum Schutz naturschutzrelevanter Strukturen und Tiergruppen festgelegten Maßnahmen und Auflagen hinzuweisen und deren Einhaltung zu kontrollieren und Fehlentwicklungen umgehend abzustellen.

- 5.4 Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt in den Maßnahmenplänen vom 15. März 2013 (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 5.3 und 5.4, Maßnahmenblätter in der Anlage zu Unterlage 12.1; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 4 und 5), sind – soweit nachfolgend nicht anders geregelt - spätestens mit Baubeginn entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen zu realisieren und zügig umzusetzen. Die Einzelheiten der Ausführung sind mit den Naturschutzbehörden und - soweit es sich um forstwirtschaftliche Maßnahmen handelt - mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf. – Bereich Forsten abzustimmen.

Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (LfU, Hof) zu melden.

- 5.5 Zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität zum Zeitpunkt des Eingriffs müssen folgende Kompensationsmaßnahmen bereits vor dem Eingriff durchgeführt werden:

Maßnahme A1: Renaturierung der Sulz und Auwald an der Sulz

Maßnahme A2: Aufforstung von Laubwald am Entenbach

Maßnahme A4: Sandmagerrasen nördlich Buchberg: Schaffung von Sandmagerrasen mit differenziertem Pflegeregime (rotierende einjährige Brachen)

Maßnahme A5: Anlage von insgesamt 15 „Lerchenfenstern“ zu je 20-25 m² innerhalb von insgesamt ca. 10 bis 15 ha Wintergetreide-Acker-Fläche. Die einzelnen Ackerschläge sollten jeweils mind. 3, besser > 5 ha groß sein (zusammenhängende Fläche ohne Wege und Raine). Die Lerchenfenster werden in einen Mindestabstand von 20 m zum Feldrand und 100 m zu anschließenden Wald- oder Siedlungsrändern angelegt (Abstand der Lerchenfenster zur künftigen Straße > 500 m). Die Anlage der Fenster erfolgt am einfachsten bereits im Herbst bei der Saat durch Aussetzen der Sämaschine für wenige Meter. Die Bewirtschaftung der Felder kann, abgesehen von der Anlage der „Fenster“ ansonsten in unveränderter Art und Weise weitergeführt werden.

Die hierzu insgesamt vorgesehenen Flächen sind bis spätestens 1 Jahr vor dem geplanten Eingriff in den Lebensraum der Feldlerche in der erforderlichen Anzahl herzustellen und der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu benennen.

- 5.6 Zur Bereinigung des vorhandenen Ausgleichsflächendefizit in einem Umfang von rd. 1,7 ha, dass sich aus dem vorhanden Defizit von 0,91 ha aufgrund der ausgelegten Planunterlagen zuzüglich dem sich aus den Planänderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens ergebenden Defizit von rd. 0,78 ha zusammensetzt, sind auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1597, Gemarkung Loderbach rechtzeitig vor Baubeginn mit den Naturschutzbehörden entsprechende Kompensationsmaßnahmen festzulegen, diese Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde unter Vorlage entsprechender Planunterlagen mitzuteilen und spätestens mit dem Baubeginn zu realisieren und zügig umzusetzen.
- 5.7 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsflächen zu sorgen.
- 5.8 Die Gestaltungsmaßnahmen, dargestellt in den Maßnahmenplänen (Band 2: Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A), 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.
- 5.9 Ökologisch bedeutende Landschaftselemente sind nicht als Arbeitsstreifen oder für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze in Anspruch zu nehmen.
- 5.10 Wenn absehbar ist, dass Eingriffe während der Bauzeit erfolgen, die über den landschaftspflegerischen Begleitplan hinausgehen, so sind die Naturschutzbehörden umgehend einzuschalten. Auf Verlangen der Naturschutzbehörden gibt der Baulastträger (ggf. im Rahmen einer Ortseinsicht) Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.
- 5.11 Sollten Änderungen an den landschaftspflegerischen Kompensationsflächen notwendig werden, sind diese Änderungen nur im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden zulässig. Soweit keine Einigung zustande kommt, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 5.12 Um den Ausgleich aller Eingriffe sicherzustellen, werden nach Abschluss der Bauarbeiten alle tatsächlich erfolgten Eingriffe sowie die Wirksamkeit der durchgeführten CEF-Maßnahmen überprüft. Ggf. sind im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden

den zusätzliche Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Kommt insoweit keine Einigung zustande ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

6. Verkehrslärmschutz

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

7. Wald

7.1. Die für die Durchführung des Vorhabens notwendigen Rodungen und Aufforstungen werden gemäß Art. 9 Abs. 8 und Art. 16 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen.

7.2. Die im Zuge der Ausführungsplanung geplanten Maßnahmen zur Neubegründung von Wald sind mit dem Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf. abzustimmen. Ebenso sind die vorgesehenen Waldrandunterpflanzungen mit den Grundstückseigentümern und dem Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf. abzustimmen. Die Pflanzungen sind durch Zäunung gegen Wildverbiss zu schützen. Für die Zufahrten und die baubedingten Rodungsarbeiten gelten die vorstehenden Ziffern 4.5, 4.6 und 5.2 entsprechend.

7.3. Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens ist die speziell für den waldrechtlichen Ausgleich vorgesehene Grünlandfläche Fl.-Nr. 1597, Gemarkung Loderbach, die deutliche Magerkeitszeiger aufweist und mit den östlich angrenzenden Flächen einen bedeutenden größeren mageren Offenlandlebensraum darstellt, aus naturschutzfachlichen Gründen nicht für eine Erstaufforstung geeignet. Der Vorhabens-träger hat den sich damit ergebenden waldrechtlichen Ausgleichsflächenbedarf in einem Umfang von 2,82 ha unter Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange verbindlich bis zum Beginn der Baumaßnahme entweder auf eigenen Flächen oder durch Erstaufforstungsanträge gegenüber der zuständigen Forstbehörde nachzuweisen und diesen Nachweis der Planfeststellungsbehörde mit einer entsprechenden Bestätigung der Forstbehörde vorzulegen.

7.4. Aufgrund des Verlustes von Waldrändern und der damit verbundenen Folgeproblematik (Windwurf, Rinden- bzw. Sonnenbrand, thermophile Schadinsekten) sind aktive Waldrandgestaltungsmaßnahmen notwendig. In Abstimmung mit dem Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf., den betroffenen Eigentümern und Bewirtschaftern der Waldgrundstücke sind entsprechende Waldrandunterpflanzungen vorzunehmen. Dazu sind standortheimische, naturraum-

typische Sträucher sowie Bäume zweiter Ordnung zu verwenden, um einen neuen strukturreichen stabilen Waldmantel aufbauen zu können.

8. Vereinbarungen und gesonderte Regelungen

- 8.1. Der Vorhabensträger hat vor der Übergabe der im Planfeststellungsbeschluss abgestuften Straßenteile rechtzeitig eine gemeinsame Abnahme mit den künftigen Straßenbaulastträgern vorzunehmen, damit eventuell noch zu erfolgende Sanierungsmaßnahmen, die die Bundesrepublik Deutschland als bisheriger Straßenbaulastträger zu tragen hat, festgelegt werden können.
- 8.2. Die Anpassung, Verlegung und der Neubau von Privatwegen sind außerhalb der Planfeststellung in gesonderten Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Eigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln.
- 8.3. Die Lagerung von nicht für den Straßenbau geeignetem Bodenmaterial sowie die Andeckung von Oberbodenüberschussmassen auf Flächen Dritter ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und ist daher vom Vorhabensträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens gesondert zu regeln. Für den Fall, dass keine einvernehmliche Regelung mit Dritten zustande kommt ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.
- 8.4. Baumpflanzungen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 537, Gemarkung Pollanten sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und zwischen dem Vorhabensträger und dem Grundstückseigentümer außerhalb dieses Verfahrens zu regeln.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse, Genehmigungen, Planfeststellungen, Auflagen

1. Gegenstand/Zweck

- 1.1 Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf. wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5, 9 Abs. 2 Nr. 1, §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes - WHG- i.d.F. des Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechtes vom 31. Juli 2009 (BGBl I S. 2585) und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 3 formulierten Bedingungen und Auflagen die gehobene Erlaubnis erteilt nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Oberflächenwasser durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden/Gräben dem Grundwasser zuzuführen.

Hinweis:

Zum Bau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 sind Bodenaustauschmaßnahmen erforderlich, die zu einem Eingriff in das Grundwasser führen. Die für die notwendigen Wasserhaltungsmaßnahmen erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Ebenso sind die zur Erstellung der Brückenbauwerke bauzeitlich eventuell erforderlichen Bauwasserhaltungen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die jeweils erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse sind vom Vorhabensträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu beantragen.

1.2 Wasserrechtliche Genehmigungen

Für

- den Neubau
 - der Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal im Zuge der Bundesstraße 299 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 203 – BW 1-1);
 - der Brücke über die Sulz und den Ludwig-Donau-Main-Kanal im Zuge der Verlängerung der Kreisstraße NM 19 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 211 – BW 0-1);
 - der zu erneuernden Brücken über die Sulz (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 217 – BW 0-2), die Flutmulde Reismühle (Band 7: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 218 – BW 0-1) und den Ludwig-Donau-Main-Kanal (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 216 – BW 0-3) im Zuge der Bundesstraße 299alt (künftige Kreisstraße NM 2);
 - der Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 220 – BW 0-6) im Zuge eines neuen öffentlichen Feld- und Waldweges;
 - der Brückenbauwerke über den Entenbach (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz.-Nrn. 207 und 208 – BW 3-1 und BW 3-2);

- die weiteren planmäßigen Anlagen sowie die erforderliche Baustelleneinrichtungen und Lehrgerüste im 60 m-Bereich der Sulz (Gewässer II. Ordnung) und des Ludwig-Donau-Main-Kanals (Gewässer III. Ordnung)

wird die nach Art. 20 BayWG i.V.m. der Verordnung der Regierung der Oberpfalz vom 11. April 1990 über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern III. Ordnung im Regierungsbezirk Oberpfalz erforderliche Genehmigung durch diese Planfeststellung ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 2. HS BayVwVfG).

1.3 Wasserrechtliche Planfeststellung

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

- Gewässerverlegungen (Gewässer II. und III. Ordnung),
- Schaffung von Retentionsräumen
- Renaturierung

2. Plan

Der Benutzung liegen die Planfeststellungsunterlagen (Band 1: Unterlage 1; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A; Unterlage 7.2, Unterlage 8.1, Blatt Nrn. 1 bis 4, 5A und 6A; Unterlagen 8.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A sowie 8.3, Blatt Nrn. 1A, 2, 3, 4A und 5) zugrunde.

3. Benutzungsbedingungen und Auflagen

3.1 Allgemein

3.1.1 Das Vorhaben ist nach den geltenden technischen Bestimmungen und den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen. Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Bedingungen und Auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

3.1.2 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg schriftlich anzuzeigen.

3.1.3 Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, 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.

3.1.1 Bei allen wasserbaulichen Maßnahmen ist auf eine naturnahe, die biologische Wirksamkeit der Gewässer fördernde Ausführung besonderer Wert zu legen.

- 3.1.2 Die Bauausführung im Bereich der Gewässer und deren Überschwemmungsgebiet hat so zu erfolgen, dass bei Hochwasser der Abfluss möglichst wenig behindert und kein schädlicher Rückstau verursacht wird.
- 3.1.3 Während des Baubetriebes dürfen keine Abschwemmungen von Boden- und Schüttmaterial in die Gewässer gelangen.
- 3.1.4 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer gelangen (§ 1a Abs. 2 WHG). Bei der Lagerung wassergefährdender Stoffe sind die einschlägigen Vorschriften zu beachten.
- 3.1.5 Überschwemmungsgebiete, Feuchtflächen und sonstige wasserwirtschaftliche Schutzgebiete sind von Baustelleneinrichtungen, Überschussmassen und Humusmieten freizuhalten.
- 3.1.6 Bei einem evtl. erforderlichen Bodenaustausch ist besonderes Augenmerk auf die Durchlässigkeit des Materials zu legen.
- 3.1.7 Für unter Umständen notwendige Maßnahmen zur Bodenstabilisierung bzw. -Verbesserung darf nur gewässerunschädliches Material verwendet werden,
- 3.2 Straßenentwässerung
- 3.2.1 Es ist im Zuge der Bauausführung zu gewährleisten, dass die der Planung zugrunde gelegte Versickerungsfähigkeit erreicht wird. Gegebenenfalls ist entsprechendes Material einzubauen.
- 3.2.2 Bei Versickerungsanlagen ist besonders auf eine ausreichende, bewachsene Oberbodenpassage zu achten. Die Versickerungsbereiche müssen eine mindestens 20 cm starke belebte Oberbodenschicht aufweisen.
- 3.2.3 Der Vorhabensträger ist für einen sachgerechten Betrieb und eine vorschriftsmäßige Wartung der Anlagen verantwortlich.
- 3.2.4 Die Anlagen sind mindestens vierteljährlich in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten (z.B. Ablagerungen, An- und Abschwemmungen, Geruch, Färbung, Ölschlieren etc.) hin zu kontrollieren. Ggf. sind weitere Maßnahmen einzuleiten.
- 3.2.5 Ansonsten wird auf die Eigenüberwachungsverordnung in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.
- 3.2.6 Spätestens drei Monate nach Fertigstellung sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg Bestandspläne vorzulegen.

3.3 Brückenbauwerke

3.3.1 Vor Baubeginn sind die Bauausführungspläne

- für das Kreuzungsbauwerk im Verlauf der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit dem Ludwig-Donau-Main-Kanal (BwVz-Nr. 203);
- für die Kreuzung der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 mit dem Ludwig-Donau-Main-Kanal und der Sulz (BwVz. lfd. Nr. 211);
- für die neu zu errichtenden Bauwerke über die Sulz (BwVz. lfd. Nr. 217) und die Flutmulde Reismühle (BwVz. lfd. Nr. 218) sowie den Ludwig-Donau-Main-Kanal (BwVz. lfd. Nr. 216) im Zuge der Bundesstraße 299alt (künftige Kreisstraße NM 2);
- für das Kreuzungsbauwerk über den Ludwig-Donau-Main-Kanal (BwVz. lfd. Nr. 220) im Zuge eines öffentlichen Feld- und Waldweges
- für die erforderlichen Bauwerke (BwVz. lfd. Nrn. 207 und 208) zur Querung des Entenbaches;

mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen.

3.3.2 Für Kreuzungsbauwerke bauzeitlich evtl. erforderliche Wasserhaltungen sind nach Abschluss der jeweiligen Bauarbeiten wieder zurückzubauen. Auf das jeweilige eigenständige Verfahren (vgl. Hinweis in vorstehender Ziffer 1.1) wird verwiesen.

3.3.3 Für das bei evtl. Wasserhaltungsmaßnahmen anfallende Wasser muss eine schadlo- se Ableitung (qualitativ und quantitativ) sichergestellt sein. Der Grenzwert für abfilt- rierbare Stoffe von 50 mg/l ist einzuhalten. Auf das jeweilige eigenständige Verfahren (vgl. Hinweis in vorstehender Ziffer 1.1) wird verwiesen.

4. Abgrabungen zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes an der Sulz

Die erforderlichen Abgrabungen zum Ausgleich des durch die geplante Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 verursachten Retentionsraumverlustes in einem Ge- samtumfang von ca. 1.200 m³ sind zeit- und funktionsgleich zur Baumaßnahme durchzuführen und nachzuweisen. Hinsichtlich der Gestaltung der Abgrabungsflä- chen ist das Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu beteiligen. Auf die Ausführungen in nachfolgender Ziffer 5 wird verwiesen.

5. Gewässerverlegung und Renaturierung der Sulz

Die Gewässerverlegung und Renaturierung der Sulz ist mit den Baumaßnahmen zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes durchzuführen.

Die Ausführungspläne sind vor Baubeginn mit dem Wasserwirtschaftsamt Regens- burg abzustimmen.

Auf die Grundsätze des naturnahen Wasserbaus wird dabei verwiesen.

6. Altlasten

- 6.1 Sofern bei Aushubmaßnahmen, insbesondere im Bereich der Verdachtsflächen auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 861 und 537, jeweils Gemarkung Pollanten, verdächtiges Material wie Bauschutt, verunreinigtes Erdreich o.ä. vorgefunden wird, sind umgehend das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. und das Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu informieren, um das erforderliche Vorgehen abzustimmen. Die zum Zeitpunkt der Bauausführung einschlägigen Regelwerke zur Verwertung und Lagerung von belastetem Material sind zu beachten.
- 6.2 Eine Versickerung von Niederschlagswasser in verunreinigten Bodenbereichen ist nicht zulässig.

7. Unterhaltung

- 7.1 Dem Straßenbaulastträger obliegt die Gewässerunterhaltung bzw. der Vorländer
- im Bereich der Gewässerkreuzung mit dem Ludwig-Donau-Main-Kanal und der Sulz jeweils 10 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Brückenbauwerke,
 - in Kreuzungsbereichen von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Durchlässe,
- Im Übrigen richtet sich die Unterhaltung der Gewässer nach den wasserrechtlichen Vorschriften.
- 7.2 Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d.h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

V. Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. 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 (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG). Die Widmungsvoraussetzungen müssen im Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen (§ 2 Abs. 2 FStrG, Art. 6 Abs. 3 BayStrWG);
- zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (§ 2 Abs. 4 und 6 FStrG, Art. 7 Abs. 5 i.V. mit Art. 6 Abs. 6 BayStrWG) und
- vorgesehenen Einziehungen öffentlicher Straßen und Wege mit der Sperrung wirksam (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem entsprechenden Lageplan (Band 1: Unterlage 7.2 und Unterlage Nr. 7.3A). Die betroffe-

nen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

VI. Entscheidungen über Einwendungen

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

VII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens

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

B)

Begründung

I. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße 299 "Amberg- Neumarkt i.d.OPf. - Neustadt a.d.Donau" stellt für den weiträumigen überregionalen Verkehr eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung dar und dient als Zubringer zum Bundesautobahnnetz. Sie verbindet die wirtschaftlichen Zentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a. d. Donau. Darüber hinaus dient sie auch dem regionalen Verkehr als wichtige Verbindungsstraße zu den umliegenden Ortschaften.

Auf Grund der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes zwischen Neumarkt i.d.OPf. und dem Main-Donau-Kanal ist von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299, vor allem im Güter- und Schwerverkehrsbereich, auszugehen.

Die Ortsdurchfahrt Mühlhausen stellt dabei in diesem Abschnitt die letzte Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 299 dar.

Die vorliegende Planung sieht eine ortsnahe Umgehung der Ortschaft Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 vor. Die neue Straße verläuft östlich von Mühlhausen und größtenteils auch östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Kurz nach Bauanfang, ca. 500 m nördlich des planfreien Knotenpunktes mit der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen schwenkt die künftige Bundesstraßentrasse in einem großen Linksbogen nach Osten ab um nach ca. 600 m die Trasse des Ludwig-Donau-Main-Kanal und kurz darauf die Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Wappersdorf höhenfrei zu kreuzen. Anschließend verläuft sie in relativ gestreckter Linienführung in einem Abstand von mindestens 40 m bis maximal ca. 200 m östlich entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals und dabei aufgrund des hohen Grundwasserstandes überwiegend in Dammlage. Etwa bei Bau-km 2+600 wird die Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Weiherndorf höhenfrei gekreuzt. Hier entsteht über entsprechende Verbindungsrampen in Form eines halben Kleeblattes die Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“. Ca. bei Bau-km 3+840 wird über die Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ die im Zuge der Kreisstraße NM 19 neu zu bauende Querspange an die neue Bundesstraßentrasse angebunden. Kurz nach der Anschlussstelle „Pollanten“, über die eine höhenfreie Verbindung zwischen Mühlhausen und Pollanten sowie ein Anschluss der bestehenden und zur Kreisstraße abzustufenden Bundesstraße 299 und der Kreisstraße NM 2 geschaffen wird, bindet die neue Bundesstraßentrasse ca. bei Bau-km 5+480 wieder an den Bestand an.

Die Gemeinde Mühlhausen wird über die Anschlussstellen

- „Mühlhausen-Nord“
- „Mühlhausen-Mitte“ und
- „Mühlhausen-Süd“

an die neue Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 angeschlossen:

Die Anbindung des Ortsteils Pollanten der Stadt Berching an die verlegte Bundesstraße 299 erfolgt über die Anschlussstelle „Pollanten“.

Während die Anschlussstellen „Mühlhausen-Mitte“ und „Mühlhausen-Süd“ entsprechend der ausgelegten Planunterlagen vom 15. März 2013 als planfreie Knotenpunkte vorgesehen waren, sollten die Anschlussstellen „Mühlhausen-Nord“ und „Pollanten“ als teilplanfreie Knotenpunkte ausgebildet werden. Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger die Planungen insbesondere hinsichtlich der Anschlussstellen „Mühlhausen-Nord“ und „Pollanten“ überarbeitet. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden nunmehr auch diese beiden Anschlussstellen planfrei mit entsprechenden Verbindungsrampen ausgeführt, so dass Linkseinbiege und Linksabbiegevorgänge zur und von der Bundesstraße 299 nicht mehr stattfinden.

Zusammen mit dem Neubau der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 ist eine Verlängerung der Kreisstraße NM 19 durch den Landkreis Neumarkt i.d.OPf. vorgesehen. Die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 stellt die direkte Verlängerung der bestehenden Kreisstraße NM 19 (Baulänge ca. 550 m) zur Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 dar und wird – wie vorstehend bereits ausgeführt – über die Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ an die Ortsumgehung angebunden. Das Sulztal und der Ludwig-Donau-Main-Kanal werden mit einem gemeinsamen Brückenbauwerk gequert. Über die Kreisstraße NM 19 erfolgt eine optimale und kurze Anbindung der Lände Bachhausen-Mühlhausen und der in der Nähe der Lände angesiedelten Industriebetriebe. Zudem trägt diese Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 zu einer weiteren Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen bei.

Die Trassenführungen der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 und der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 sind in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt. Bezüglich der näheren Einzelheiten wird daher auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1 sowie Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A) verwiesen.

Der gesamte Flächenbedarf für das Bauvorhaben beläuft sich gemäß den ausgelegten Planunterlagen und unter Hinweis auf die Ausführungen in den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 5.3 und Tabelle 2 im Anhang zu Un-

terlage 12.1) auf 54,36 ha. Die insgesamt versiegelte Fläche beläuft sich auf 12,53 ha und setzt sich aus 10,90 ha neu versiegelte Fläche und 1,63 ha bereits versiegelter Fläche zusammen. Gemäß den gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz ist lediglich für die Versiegelung der Waldflächen und landwirtschaftlichen Flächen ein Ausgleich erforderlich. Die damit erforderliche Ausgleichsfläche im Umfang von knapp 11 ha wird auf den Grundstücken

- Fl.-Nr. 797, Gemarkung Pollanten (anrechenbar 3,19 ha),
- Fl.-Nr. 1013, Gemarkung Pollanten (4,63 ha),
- Fl.-Nr. 662, Gemarkung Mühlhausen (Teilfläche von 0,11 ha),
- Fl.-Nr. 1161/0, Gemarkung Stauf (1,25 ha) und
- Fl.-Nr. 1597, Gemarkung Loderbach (1,82 ha)

geschaffen. Die in nachfolgender Ziffer 3.4 beschriebenen Planänderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung führen unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3.3 dieses Beschlusses zu einem zusätzlichen Ausgleichsflächenbedarf von rd. 0,80 ha, Dieser zusätzliche Ausgleichsflächenbedarf kann mit zusätzlichen Maßnahmen auf der Fläche Fl.-Nr. 1597, Gemarkung Loderbach, die eine Gesamtfläche von 2,82 ha aufweist, abgedeckt werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich insbesondere im Erläuterungsbericht (Band 1: Unterlage 1) in Verbindung mit den Querschnitts-, Lage- und Höhenplänen (Band 1: Unterlagen 6.1, Blatt Nr. 1 bis 6.3, Blatt Nr. 3, 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A sowie Band 2: Unterlagen 8.1, Blatt Nr. 1 bis Unterlage 8.3, Blatt Nr. 5) sowie den Ergebnissen der immissionstechnischen Untersuchungen (Band 2: Unterlagen 11.1 bis 11.3, Blatt 4) und den Unterlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 3: Unterlagen 12.1 bis 12.5b), worauf verwiesen wird.

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für den Bundesverkehrswegeplan ist die Maßnahme als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Zur Schaffung ausreichender Überholmöglichkeiten hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (damals noch Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – im weiteren Verlauf immer mit der derzeit gültigen Ministeriumstitulierung bezeichnet) dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (damals noch Bayerisches Staatsministerium des Innern – im weiteren Verlauf ebenfalls immer mit der derzeit gültigen Ministeriumstitulierung bezeichnet) vorgeschlagenen Ausbaukonzept zugestimmt. Dieses Konzept sieht für jede Fahrtrichtung einen Überholfahrstreifen in abwechselnder Reihenfolge vor. Entsprechend dem Schreiben des Bundesministeriums vom 30. September 2009 ist hierzu der Querschnitt 11,5+ der - damals noch im Entwurf vorliegenden und zwischenzeitlich eingeführten - Richtlinien für die Anlage von

Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012) ausreichend. Überholvorgänge, bei denen die Gegenverkehrsfahrfahstreifen mitbenutzt werden müssen, können damit weitestgehend vermieden werden.

2. Vorgeschichte

Erste Überlegungen einer Ortsumgehung für die Gemeinde Mühlhausen gehen bis in das Jahr 1980 und früher zurück.

Im Rahmen der Voruntersuchung 1991 wurde schließlich eine Trassendiskussion geführt, die in den Jahren 1994/95 durch ökologische Untersuchungen ergänzt wurde. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. sowie den betroffenen Gemeinden legte man sich letztendlich auf eine östlich von Mühlhausen und größtenteils östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals verlaufenden Trasse (vgl. auch Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2) fest.

Die nach der Voruntersuchung und den ergänzenden ökologischen Erhebungen favorisierte Variante wurde von der Gemeinde Mühlhausen in den Flächennutzungsplan aufgenommen (rechtskräftig seit 02. Juli 2003). Ebenso ist die favorisierte Variante im Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Berching enthalten.

Gegenüber den genehmigten und mit dem Sichtvermerk des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung versehenen Vorentwurfsunterlagen beinhalten die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zur Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals ein Bauwerk mit erheblich geringerer lichter Weite. Diese Planänderung gegenüber den genehmigten Vorentwurfsunterlagen beruht auf dem Ergebnis des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erteilten Prüfauftrags, im Zuge der weiteren Planungen auf eine bautechnische, gestalterische und kostensenkende Optimierung des Bauwerks hinzuwirken.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 19. März 2013 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff FStrG für das Bauvorhaben Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, Ortsumgehung Mühlhausen beantragt.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 25. April 2013 eingeleitet.

3.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 25. April 2013 den folgenden Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Stadt Berching

- der Gemeinde Berg
- der Gemeinde Mühlhausen
- die Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf. - Gemeinde Sengenthal
- dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Regionalen Planungsverband Regensburg
- dem Vermessungsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- dem Bezirk Oberpfalz
- der Wehrbereichsverwaltung Süd - Außenstelle München-
- der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH
- der Frankengas GmbH
- der E.ON Bayern AG
- der Gasline GmbH & Co.KG
- dem Bayerischen Bauernverband – Hauptgeschäftsstelle Regensburg

3.3 Auslegung der Pläne vom 15. März 2013

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, Ortsumgehung Mühlhausen wurde in

- der Stadt Berching
- der Gemeinde Berg
- der Gemeinde Mühlhausen
- der Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf.

jeweils vom: 8. Mai 2013 bis einschließlich: 10. Juni 2013

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

3.4 Erörterung der Einwendungen

Die gegen den Plan vom 15. März 2013 erhobenen Einwendungen wurden am 21., 22. und 23. Oktober 2014 im Festsaal der Gemeinde Mühlhausen (1. Stock des Feuerwehrgerätehauses) erörtert. Die Einwendungen konnten nur zum Teil ausgeräumt werden. Wegen des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21., 22. und 23. Oktober 2014 verwiesen, die den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt ist.

Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabensträger die Planung überprüft und Planänderungen vorgenommen. Diese beinhalten im Wesentlichen:

- a) den Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“
- Ausbau des Geh- und Radweges (BwVz. lfd. Nr. 107) als Wirtschaftsweg zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke (Bau-km 0+200 – Bau-km 0+500)
 - Verschiebung des Kreisverkehrs (BwVz. lfd. Nr. 104) um ca. 35 m nach Nordosten zur bisherigen Kreuzungsstelle der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen mit der bestehenden Bundesstraße 299 (Bau-km 0+500);
 - Errichtung einer Direktrampe (BwVz. lfd. Nr. 105) zur Bundesstraße 299 ausgehend vom Kreisverkehr in Fahrtrichtung Berching (Bau-km 0+200 – Bau-km 0+800);
- b) den Bereich der Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal (BW 1-1) und der Gemeindeverbindungsstraße Mühlhausen - Wappersdorf
- Errichtung einer Wendefläche (BwVz. lfd. Nr. 142) am nördlichen Ende des öffentlichen Feld- und Waldweges (Bau-km 1+110);
 - Entfall des vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldweges (BwVz. lfd. Nr. 110) nordöstlich der höhenfreien Querung der Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Wappersdorf mit der Bundesstraße 299 (Bau-km 1+100 – Bau-km 1+450);
- c) den Bereich der Brücke über den Entenbach im Zuge der Bundesstraße 299 mit der Vergrößerung der lichten Weite des Bauwerks BW 3-2 (BwVz. lfd. Nr. 208) im Zuge der Bundesstraße 299 über den Entenbach von 2,40 m auf 4,40 m zur Verbesserung der Durchgängigkeit z.B. für Reptilien, Amphibien und kleine Säugetiere (Bau-km 3+400)
- d) die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19
- Vergrößerung der lichten Weite des Brückenbauwerks BW 0-1 (BwVz. lfd. Nr. 211) über die Sulz und den Ludwig-Donau-Main-Kanal von 57,80 m auf 70,00 m (Bau-km 3+850);
 - Zusätzliche Anordnung eines Durchlasses DN 1000 (BwVz. lfd. Nr. 223) im Dammkörper der Kreisstraße NM 19 zur Gewährleistung des Hochwasserabflusses;
- e) den Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“
- Ausbau der Anschlussstelle „Pollanten“ als höhenfreier Knotenpunkt ohne Linksabbieger durch Anordnung einer zusätzlichen Direktrampe (BwVz. lfd. Nr. 134) für ausfahrende Verkehrsströme aus Fahrtrichtung Neumarkt i.d.OPf. mit Anschluss an die Kreisstraße NM 2 (Bau-km 4+815 – Bau-km 5+483);

- Errichtung des Bauwerks BW 0-6 (BwVz. lfd. Nr. 220) für einen aufgrund der erforderlichen Neuordnung des Wegenetzes neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldweg (BwVz.-Nrn. 128 und 132) über den Ludwig-Donau-Main-Kanal (Bau-km 4+900);
- Verlängerung des Blend- und Sichtschutzwalls (BwVz. lfd. Nr. 213) um ca. 80 m nach Norden zur Abgrenzung des Sportplatzes östlich der Bundesstraße 299 (Bau-km 4+870 – Bau-km 5+080);
- Verschiebung des Kreisverkehrs (BwVz. lfd. Nr. 135) um ca. 24 m nach Westen zur Verringerung der Eingriffe in die angrenzenden Grundstücksflächen und zur Abrückung von der hier vorhandenen Bebauung;
- Entfall des Bauwerks BW 0-4 (BwVz. lfd. Nr. 215) zur Unterführung des Geh- und Radweges unter der Kreisstraße NM 2 östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals (Bau-km 5+050).

Durch die vorstehend beschriebenen Änderungen wurde der Aufgabenbereich von Behörden, Trägern öffentlicher Belange oder Belange Dritter zwar nicht erstmalig zumindest jedoch stärker als bisher berührt. Der Vorhabensträger hat daher im Rahmen einer beschränkten Anhörung

- der Stadt Berching
- dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- dem Bayerischen Bauernverband – Hauptgeschäftsstelle Regensburg
- den Grundstückseigentümern 0109 (vertreten durch die Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner), 0078, 0079, 0154 und 0102

unter Vorlage entsprechender Planunterlagen diese Änderungen mit Schreiben vom 29. Mai 2015 mitgeteilt und ihnen Gelegenheit gegeben, innerhalb einer angemessenen Frist hierzu Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen zu erheben.

Von Seiten der betroffenen Grundstückseigentümer besteht mit den Planänderungen Einverständnis bzw. wurden keine Einwendungen gegen die Planänderungen erhoben.

Die eingegangenen Stellungnahmen der vorgenannten Behörden und Träger öffentlicher Belange enthielten keine gewichtigen neuen, entscheidungserheblichen Gesichtspunkte.

Unter Übersendung der Antwort des Vorhabensträgers hat daher die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 24. August 2015, den im Rahmen der beschränkten Anhörung beteiligten Behörden, Trägern öffentlicher Belange und Grundstückseigen-

tüchern, mitgeteilt, dass von der Durchführung eines Erörterungstermins gemäß § 17a Nr. 2 FStrG abgesehen wird, soweit nicht innerhalb einer Frist von 14 Tagen Einwendungen dagegen erhoben werden. Einwendungen wurden nicht erhoben, so dass auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet wurde.

II. Rechtliche Würdigung

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Zuständigkeit der Regierung der Oberpfalz als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beruht auf § 17b Abs. 1 Nr. 6 FStrG i.V.m. Art. 39 Abs. 2 BayStrWG. Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus Art. 3 BayVwVfG.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen (einschließlich aller Nebenanlagen) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Bauvorhaben Bundesstraße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, Ortsumgehung Mühlhausen unterliegt dieser Planfeststellungspflicht.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung der Oberpfalz jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Entsprechendes gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (§ 2 FStrG; Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

Das Verfahren nach § 17 FStrG bezieht sich auch auf Straßenteile der Kreisstraße NM 19 für die der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. Baulastträger ist. Der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. hat das Staatliche Bauamt Regensburg gemäß § 2 der Vereinbarung vom 27. Juli/16. August 2012 ermächtigt bei der Regierung der Oberpfalz den Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 zusammen mit der Maßnahme Bundes-

straße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, Ortsumgehung Mühlhausen zu stellen. Wegen der notwendigen einheitlichen Entscheidung ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zweckmäßig. Nach Art. 78 Abs. 2 BayVwVfG richten sich Zuständigkeiten und Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Nachdem vorliegend eindeutig durch das Bundesstraßenvorhaben ein größerer Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt wird, kommt daher das für die höherklassige Straße erforderliche Verfahren nach § 17 FStrG zum Tragen. Nach § 17 Satz 4 FStrG gelten die Maßgaben der §§ 17a ff. FStrG auch bei Anwendung des BayVwVfG (§ 1 Abs. 3 VwVfG).

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht für den Bau einer Kreisstraße nach dem BayStrWG keine Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Gemäß Nrn. 14.3 bis 14.6 der Anlage 1 zu §§ 3 ff UVPG ist die Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung ausschließlich Bundesfernstraßen vorbehalten.

Eine UVP-Pflicht ergibt sich auch nicht aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen (Folge-)Maßnahmen.

Damit ist keine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Praktisch sind alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt (§ 6 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde hat sie bewertet und in die Gesamtabwägung mit einbezogen.

Die Auslegung der Planunterlagen ist erfolgt (vgl. auch Teil B, Abschnitt I, Ziffer 2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Damit ist auch der in § 2 Abs. 1 Satz 3 und § 9 Abs. 1 UVPG geforderten Einbeziehung der Öffentlichkeit Genüge getan.

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

Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

Für den Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 einschließlich aller damit verbundenen Folgemaßnahmen sehen die gesetzlichen Regelungen die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht obligatorisch vor.

Insbesondere ist die Bundesstraße 299 keine Schnellstraße im Sinne von Nr. 14.3 Anlage 1 UVPG in Verbindung mit dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975. Auch erfüllt das geplante Bauvorhaben nicht die Voraussetzungen der Nrn. 14.4 und 14.5 der Anlage 1 UVPG.

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

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend der vorstehenden Ausführungen anhand einer überschlägigen Prüfung eine Einschätzung der durch das Bauvorhaben zu erwartenden Umwelteinwirkungen vorgenommen. Zur überschlägigen Prüfung wurden folgende, der Planfeststellung zugrundeliegende, Unterlagen herangezogen:

1. Erläuterungsbericht (Band 1: Unterlage 1);
2. Lagepläne M 1:1.000 (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A);
3. Ergebnisse immissionstechnischer Untersuchungen (Band 2: Unterlage 11);
4. Landschaftspflegerischer Begleitplan (Band 3: Unterlage 12.1 mit Anhang; Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A);
5. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 12.4)
6. FFH-Vorprüfung für das Natura 2000-Gebiet DE 6834-301 „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“ (Unterlage 12.5a);
7. FFH-Vorprüfung für das Natura 2000-Gebiet DE 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt“ (Unterlage 12.5b).
8. Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 16.1 bis Unterlage 16.2, Blatt Nr. 4).

Bezüglich der Beschreibung des Vorhabens wird auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die von der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Vorprüfung hat ergeben, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegend nicht erforderlich

ist, da eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien ergeben hat, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann (vgl. § 3c Satz 1 UVPG), die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind.

Diesem Ergebnis liegen insbesondere folgende Erwägungen zugrunde:

1.2.1 Merkmale des Vorhabens

Die Ortsumgebung Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 beginnt nördlich von Mühlhausen bei Str.-km 54,56 und endet westlich von Pollanten bei Str.-km 48,51 und weist eine Baulänge von rd. 5,48 km auf. Die vorliegende Planung sieht eine ortsnaher Umgehung der Ortschaft Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit einem Straßenquerschnitt von 15,0 m Kronenbreite vor. In Bezug auf die Größe und den Flächenbedarf des Vorhabens wird auf die Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 3: Unterlagen 12.1; 12.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A; 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) verwiesen.

1.2.1.1 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

Das Vorhaben führt zu Versiegelung, Überschüttung und Um- bzw. Neugestaltung von Boden, Natur und Landschaft. Dieser Sachverhalt wird in der vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplanung beschrieben, beurteilt und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, so dass der Eingriff als ausgeglichen anzusehen ist.

1.2.1.2 Abfallerzeugung

Die Entwässerung der Straße erfolgt grundsätzlich über Versickerung, da im Bereich des Vorhabens verstärkt hoch anstehendes Grundwasser vorherrscht. Um einen ausreichenden Abstand zum Grundwasserspiegel einzuhalten, verläuft die Gradientenlinie der Bundesstraße 299 größtenteils in Dammlage oder geländegleich, Einschnitte werden vermieden. Im Dammbereich erfolgt die Versickerung über die Bankette und Böschungen sowie Versickermulden am Böschungsfuß. In den Bereichen, in denen das Planum der Straße unterhalb des Geländes zu liegen kommt, werden beiderseits der Straße Versickergräben angelegt.

1.2.1.3 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Mit diesem Vorgehen werden auch wesentliche Punkte der in Anlage 1 UVPG unter Punkt 1.4 aufgeführten Umweltverschmutzungen erfasst. Umweltbelästigungen bestehen vor allem durch Schadstoffeintrag (Biotope, Boden) und Immissionen auf empfindliche Tierarten (v.a. Vögel). Diese werden in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und im LBP behandelt und entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Tiere bzw. entsprechende Ausgleichsmaßnahmen für beeinträchtigte Biotopflächen vorgesehen.

1.2.1.4 Unfallrisiko, insbesondere im Hinblick auf verwendete Stoffe und Technologien

Die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 wird gemäß der durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien, die die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck bringen, gebaut und berücksichtigt somit auch sämtliche bekannten Daten und Vorgaben zur Verkehrssicherheit.

1.2.2 Nutzungskriterien – bestehende Nutzung des Gebiets insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung

1.2.2.1 Siedlung und Erholung

Das Untersuchungsgebiet wird geprägt durch die Siedlungsflächen von Mühlhausen, Wappersdorf, Reismühle und Pollanten. Die geplante Ortsumgehung bedingt hier eine Entlastung von Mühlhausen und den Ortsteil Reismühle vom Durchgangsverkehr. Für die Ortschaften Wappersdorf, Weiherdorf und Pollanten ergeben sich bezüglich der Verkehrsbelastungen keine Unterschiede zwischen Bestand und Planung. Mit dem Vorhaben geht eine Betroffenheit von Offenland- und Wald im Umfeld der Siedlungen einher, die vor allem für die Feierabenderholung genutzt wird. Ebenfalls betroffen ist der Ludwig-Donau-Main-Kanal, entlang dem ein Treidelweg verläuft, der gleichzeitig auch als Radwegverbindung dient. Der regionale Grünzug wird durch die plangegenständliche Trassenführung lediglich kleinflächig im Bereich des Anschlusses an den Bestand bei Pollanten berührt.

Mit dem Vorhaben ist somit eine Verbesserung der Wohnsituation der Einwohner von Mühlhausen und dem Ortsteil Reismühle verbunden.

1.2.2.2 Land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen

Das Vorhaben bedingt einen Verlust und temporäre Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Gemäß letzten Bilanzierungen ist die dauerhafte Rodung von ca. 14,5 ha für das Vorhaben notwendig. Die Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen liegt gemäß der Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung bei etwas über 4 ha. Durch Dammbauwerke, Aufforstungsflächen und die nicht produktintegrierten Kompensationsmaßnahmen werden weitere Flächen beansprucht.

Inwieweit der Ludwig-Donau-Main-Kanal fischereiwirtschaftlich genutzt wird ist nicht bekannt. Durch das Vorhaben kommt es allerdings nicht zu einer dauerhaften Beeinträchtigung des Gewässers, so dass lediglich während der Bauzeit mit einer Beeinträchtigung der Nutzung zu rechnen ist.

Der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Änderungen in Bezug auf die land- und forstwirtschaftliche Nutzung wurde durch den Vergleich weiterer Varianten in der Umweltverträglichkeitsstudie (Band 3: Unterlagen 16.1 und 16.2, Blatt Nr. 1) und ergänzender Untersuchungen (Band 3: Unterlage 16.1A) begegnet.

1.2.2.3 Sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen

Die planfestgestellte Trasse verläuft im Bereich des Waldes westlich von Mühlhausen innerhalb eines Vorbehaltsgebiets für Kies und Sand. Zum anderen verläuft die Trasse im Nahbereich der Sportplätze von Mühlhausen und Pollanten. Weitere wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen im Umfeld der Trasse sind nicht bekannt.

1.2.2.4 Verkehr, Ver- und Entsorgung

Das Vorhaben bedingt eine Verlagerung von Verkehr vom Bestand der Bundesstraße 299 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen und Reismühle. Das untergeordnete Straßennetz wird an die Ortsumfahrung angeschlossen und das notwendige begleitende Wegenetz angelegt.

Ver- und Entsorgungseinrichtungen werden vom Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Das Straßenwasser wird – wie vorstehend bereits beschrieben - über die Straßennebenflächen (Böschungen, Versickerungsmulden und ggf. -gräben) versickert und muss nicht gesondert entsorgt werden.

1.2.3 Qualitätskriterien – Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

1.2.3.1 Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Reichtum und die Quantität der Biotope und biologischen Vielfalt werden durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt erst einmal vermindert. Der Ausgleich und Ersatz erfolgt über die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen (Band 3: Unterlage 12.1 und Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A), die zu einer Erhöhung des Reichtums und der Quantität in der Landschaft führen. In Bezug auf die Regenerationsfähigkeit ist festzuhalten, dass die direkt überbauten Bereiche nicht regeneriert werden können. Biotope, die im Zuge der temporären Inanspruchnahme beeinträchtigt werden, werden nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt. Zeitdefizite bis zum Wiedererlangen der Funktionsfähigkeit im Naturhaushalt werden durch die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung erfasst und resultieren in einem entsprechend höheren Ausgleichsbedarf.

1.2.3.2 Tiere und biologische Vielfalt

Das vorkommende Artenspektrum und die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 3: Unterlage 12.1) und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 3: Unterlage 12.4) ausführlich beschrieben worden. Auf eine erneute Zusammenfassung oder Über-

nahme der entsprechenden Teile aus den genannten Unterlagen wird an dieser Stelle verzichtet.

Das Vorhaben bedingt erhebliche Beeinträchtigungen von faunistischen Lebensräumen und planungsrelevanten Arten, für die entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und zur Wahrung der ökologischen Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten vorgesehen wurden. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen sowie des gesamten Maßnahmenkonzeptes, welches auch den weiteren nicht europarechtlich geschützten Arten zu Gute kommt, verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen. Gemäß artenschutzrechtlicher Betrachtung sind mit dem Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände verbunden, die eine Ausnahmegenehmigung für eine Realisierung des Vorhabens notwendig machen würden.

1.2.3.3 Boden

Die Berücksichtigung der Beeinträchtigung des Bodens wird durch die Bewertung und Bilanzierung der Biotop- und Nutzungstypen miterfasst. Das Vorhaben führt zu einer großflächigen Inanspruchnahme, Überbauung und Neugestaltung von Nutzungen auf Flächen. In Bezug auf die mit dem Boden verbundenen Funktionen für Biotopentwicklung, land- oder fortwirtschaftliche Nutzung, Puffer und Filter für Schadstoffeintrag und das Retentionsvermögen sind die versiegelten Flächen als vollständig nicht regenerierbar anzunehmen. Erst bei Entfernung der Versiegelung besteht die Möglichkeit der Regeneration.

Die überschütteten Flächen verlieren ebenfalls einen Großteil ihrer natürlichen Funktionen, da es sich um veränderte, durchmischte Horizonte oder Rohbodenstandorte handelt. Eine bedingte Regeneration der Funktionen Biotopentwicklung, Filter und Puffer sowie in Bezug auf das Wasserretentionsvermögen ist allerdings anzunehmen. Die lediglich temporär in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt und sind als regenerierbar einzustufen.

Durch die Maßnahmen erfolgt auf bis dahin intensiv bewirtschafteten Flächen eine Extensivierung, ggf. Nutzungsaufgabe und Änderung der Nutzung (Aufforstung), die sich positiv auf die Funktionen des Bodens auf diesen Flächen auswirken, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

1.2.3.4 Wasser

Die Plantrasse bedingt keine Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten oder amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten. Im Zuge der Anschlüsse (Gewerbegebiet, Anschluss an Bestand bei Pollanten) werden Flächen des im Regionalplan ausgewiesenen Vorranggebiets für Hochwasserschutz in Anspruch genommen. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1) steht z.T. das Grundwasser vergleichsweise hoch an. Dieser Empfindlichkeit wird durch die Ausge-

staltung der Trasse höhengleich oder aber durch Dammlagen begegnet, weshalb keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

Von dem Vorhaben sind auch Oberflächengewässer betroffen. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal wird vom Vorhaben und den damit verbundenen Folgemaßnahmen dreimal gequert. Aufgrund der vorgesehenen Brückenbauwerke bleibt das Gewässer, bis auf kleinflächige Verschattungen, unberührt. Darüber hinaus wird als kleineres Gewässer der Entenbach von der Trasse gequert. Hier ist ein Rahmenbauwerk vorgesehen. Beeinträchtigungen wurden über die Bilanzierung der Biotop- und Nutzungstypen miterfasst und sind mit dem in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Ausgleichskonzept ausgeglichen.

1.2.3.5 Klima/Luft

Die Ortschaft Mühlhausen liegt in einer Beckenlage und ist im Ortsbereich vor allem durch die Schadstoffemissionen der Bundesstraße 299 vorbelastet. Die Ortschaft verfügt aufgrund ihrer Ausdehnung über kein ausgeprägtes Siedlungs- und Belastungsklima. Durch die vorliegende Topographie und die daraus resultierenden Kalt- und Frischluftbewegungen sind Teile des Waldes am Schlüpfelberg, die Ackerflächen nordöstlich von Mühlhausen und die ortsnahen Waldteile des FFH-Gebiets „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt“ sowie angrenzende Waldflächen von hoher Bedeutung. Die Ackerflächen nordöstlich von Mühlhausen werden von der Plantrasse gequert.

Die Plantrasse führt zu einer Verlagerung von Verkehr und damit von Schadstoffemissionen aus der Ortschaft heraus. Zwischen Plantrasse und dem Siedlungsrand verbleiben weitere Ackerflächen sowie der Ludwig-Donau-Main-Kanal als Transportwege und Entstehungsgebiete. Die Trasse verläuft über weite Teile (bis zu den Anschlussbauwerken der Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“) fast geländegleich, so dass hier auch noch weiterhin ein (begrenzter) Zustrom von Kaltluft in die Siedlung zu erwarten ist. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu besorgen.

1.2.3.6 Landschaft/Landschaftsbild

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebiets ist von geringer bis mittlerer Bedeutung, lediglich kleine Bereiche sind von hoher Bedeutung. Es handelt sich um den Abschnitt des Ludwig-Donau-Main-Kanals ab dem Ortsrand von Mühlhausen Richtung Süden sowie den südlichen Abschnitt der Sulz, die über den entsprechenden Strukturreichtum verfügen. Diese hoch bedeutsamen Bereiche für das Landschaftsbild werden von der Plantrasse im Bereich des Anschlusses an das Gewerbegebiet sowie im Zuge des Anschlusses an den Bestand bei Pollanten gequert. Durch die Brückenbauwerke am Ludwig-Donau-Main-Kanal ist eine wahrnehmbare Veränderung der Landschaft in diesem empfindlichen Bereich gegeben. Die wertvollen Flä-

chen der Sulz und angrenzend werden vor allem durch die westlichen Teile des Anschlusses tangiert.

Im Maßnahmenkonzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind die Kompensationsmaßnahmen A1 (Gewässerrenaturierung und Auwald an der Sulz), A2 (Laubwald am Entenbach) und A4 (Sandmagerrasen nördlich Buchberg) explizit als Maßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild vorgesehen.

Die Querungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals sind unter Berücksichtigung des vorliegenden erforderlichen Anschlussstellenkonzepts bei sämtlichen östlichen Umgehungen von Mühlhausen notwendig. Lediglich mit einer westlichen Führung der Trasse, die allerdings aus anderen naturschutzfachlichen Gründen (FFH-Recht) mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht genehmigungsfähig ist, wären keine Beeinträchtigungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals verbunden.

1.2.4 Schutzkriterien

1.2.4.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG

Die Plantrasse bedingt keinen Verlust von Flächen innerhalb von FFH-Gebieten. Durch die Verlegung der Bundesstraße 299 rückt die Trasse nördlich von Pollanten zwar näher an das Natura 2000-Gebiet „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“ heran, das Gebiet selbst ist jedoch nicht direkt betroffen. Bis auf mittelbare Beeinträchtigungen sind alle möglichen Wirkpfade auszuschließen.

Im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ verläuft die Bundesstraße 299 derzeit an der Ostgrenze des Natura 2000-Gebiets „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“. Die Trasse der Bundesstraße 299 wird nach Osten verlegt, so dass sich der Abstand zum Natura 2000-Gebiet, auf bis zu 600 m an der Südgrenze des Gebiets vergrößert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lebensraumtypen ist daher auch hier nicht zu erwarten. Aufgrund der Abrückung der Bundesstraßen-trasse ist sogar davon auszugehen, dass sich die von der Straße ausgehenden negativen Wirkfaktoren gegenüber dem derzeitigen Zustand deutlich verringern werden.

Südöstlich der Ortschaft Mühlhausen liegt die Teilfläche .01 des FFH-Gebiets DE 6834-301 „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“ in deutlicher Entfernung (> 400 m) zur Antragsvariante. Auswirkungen, die sich beeinträchtigend auf die Erhaltungsziele des Schutzgebiets auswirken können, sind aufgrund der Lage (Verluste von Lebensraumtypen, Beeinträchtigungen von Tierarten etc.) sowie der Topographie und landschaftlichen Gestaltung (mittelbare Beeinträchtigung durch Stickstoff) nicht zu erwarten.

1.2.4.2 Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG

Das nächstgelegene Naturschutzgebiet 148.01 „Albtrauf bei Pollanten“ weist einen Abstand von ca. 1,5 km zum Planungsvorhaben auf und ist durch die Siedlung Pollanten und Waldflächen am Reichenberg vom Vorhaben getrennt. Die Ziele des Naturschutzgebiets nach § 3 der Verordnung vom 31. März 1982 sind von dem Vorhaben nicht berührt.

1.2.4.3 Nationalparke und nationale Naturmonumente nach § 24 BNatSchG i.V.m. Art. 13 BayNatSchG

Im näheren Umfeld der Straßenplanung liegen keine ausgewiesenen Nationalparke und Nationalen Naturmonumente. Eine Betroffenheit dieser Schutzobjekte ist daher nicht gegeben.

1.2.4.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete nach §§ 25 und 26 BNatSchG i.V.m. Art. 14 BayNatSchG

Das nächstgelegene Landschaftsschutzgebiet 565.01 „Schutzzone im Naturpark Altmühltal“ liegt in einer Entfernung von ca. 400 m zum geplanten Straßenbauvorhaben. Die Gebiete sind nach § 3 der Naturparkverordnung vom 14. September 1995 Teil des Naturparks und fallen unter seine Schutzverordnung. Die Ziele in § 4 der Naturparkverordnung umfassen ausschließlich das innerhalb der Grenzen geschützte Gebiet, so dass Beeinträchtigungen des Vorhabens auf Landschaftsschutzgebiet und Naturpark ausgeschlossen werden können.

Im Wirkraum des Vorhabens liegt kein Biosphärenreservat. Eine Betroffenheit dieser Schutzgebiete durch das Vorhaben ist damit auszuschließen.

1.2.4.5 Naturdenkmäler

Im Untersuchungsgebiet liegt das Naturdenkmal Nr. 872 „Breitenloh“. Es befindet sich nördlich von Wappersdorf zwischen der bestehenden Bundesstraße 299 und dem Ludwig-Donau-Main-Kanal. Die Verlegung der Bundesstraße führt zu einem Abrücken des Verkehrs vom Schutzobjekt. Direkte oder indirekte Wirkungen auf das Naturdenkmal sind daher ausschließen.

1.2.4.6 Geschützte Landschaftsbestandteile einschließlich Alleen nach § 29 BNatSchG i.V.m. Art. 16 BayNatSchG

Der „Amphibientümpel bei Wangen“, der in ca. 880 m Distanz zum Planvorhaben liegt, unterliegt dem Schutz des § 29 BNatSchG i.V.m. Art. 16 BayNatSchG.

Das Vorhaben führt zu keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbestandteils, da es im Vergleich zum Bestand nur wenige Meter näher am Schutzobjekt verläuft und zu keinen direkten Verlusten führt. Die Veränderungen zur aktuellen Situation durch die Verlegung der Trasse sind marginal.

- 1.2.4.7 Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG
Mit dem Vorhaben sind ein Verlust und eine Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen verbunden. Es handelt sich hierbei um die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch mit Verlustwerten hinterlegten Biotoptypen: Bruchwald (WB), Sumpfwald (WQ), wärmeliebender Eichenmischwald (WW), bodensaurer Trocken-Kiefernwald (WP), Feuchtgebüsch, natürliche und naturnahe Fließgewässer (FW), Unterwasser-/Schwimblattvegetation (VU), Großröhricht (VH), Kleineröhricht (VK), Streuwiese (GP), Nassgrünland (GN), Großseggenried (VC, GG) und Sandmagerasen (GL).
Die Beeinträchtigungen wurden in der landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelt und werden durch das geplante Maßnahmenkonzept ausgeglichen. Durch die nunmehr vorgesehene Vergrößerung der lichten Weite des Brückenbauwerks über die Sulz und den Ludwig-Donau-Main-Kanal im Zuge der Verlängerung der Kreisstraße NM 19 von 57,80 m auf 70,00 m kann der Eingriff in nach § 30 BNatSchG geschützte Seggen- oder binsenreiche Nasswiesen und naturnahe Fließgewässer verringert werden.
- 1.2.4.8 Wasserschutzgebiete und Heilquellenschutzgebiete gem. §§ 51 und 53 WHG, Risikogebiete oder Überschwemmungsgebiete gem. §§ 73 und 76 WHG
Die Trasse bedingt weder eine Querung noch eine direkte oder indirekte Inanspruchnahme von Flächen dieser Schutzgebietskategorien.
Das Wasserschutzgebiet im Bereich des Hafens Mühlhausen (nördlich des Dürrlohspeicher) ist von dem Vorhaben durch den Ludwig-Donau-Main-Kanal, die Sulz und die Ortschaft Mühlhausen getrennt (Entfernung ca. 800 m). Alle weiteren genannten Gebiete befinden sich in deutlich größerer Distanz zum Vorhaben.
Eine Betroffenheit von Wasserschutzgebieten, Heilquellengebieten, Risikogebieten oder Überschwemmungsgebieten ist nicht gegeben.
- 1.2.4.9 Gebiete, in denen die in Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind
Im Umfeld des Vorhabens werden nach aktuellem Kenntnisstand die geltenden Umweltqualitätsnormen nicht überschritten.
- 1.2.4.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG
Mühlhausen liegt im Landkreis Neumarkt i.d.OPf.. Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. selbst ist im Regionalplan als mögliches Oberzentrum ausgewiesen. Aktuell stellt die Stadt Neumarkt i.d.OPf. gemeinsam mit der Stadt Parsberg die nächsten Mittelzentren im Umfeld des Straßenbauvorhabens dar und weisen beide einen Abstand von > 10 km

zum Vorhaben auf. Siedlungsschwerpunkt und einziges sicheres Oberzentrum innerhalb der Region ist die Stadt Regensburg.

Die in den angrenzenden Regionen Oberpfalz-Nord und Industrieregion Mittelfranken gelegenen Oberzentren (Amberg, Nürnberg, Fürth und Erlangen) sowie Mittelzentren (Sulzbach-Rosenberg, Schwandorf, Teublitz, Maxhütte-Haidhof, Burglengenfeld, Roth, Lauf an der Pegnitz, Hersbruck und das mögliche Oberzentrum Schwabach), weisen einen vergleichbaren bzw. noch größeren zum Straßenbauvorhaben auf, als die jeweiligen Zentren im Bereich des Landkreises Neumarkt i.d.OPf..

Eine Betroffenheit dieses Schutzkriteriums ist daher insgesamt auszuschließen.

1.2.4.11 Boden- und Baudenkmäler nach DSchG

Diese Schutzkategorien sind von der geplanten Ortsumfahrung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 betroffen.

Unter Berücksichtigung der Anschlussbauwerke bedingt die Plantrasse drei neue Querungen des Baudenkmals Ludwig-Donau-Main-Kanal durch neue Brücken- und Anschlussbauwerke. Hierbei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass auch alle übrigen östlichen Varianten entsprechende Querungen dieses Kanals erfordern.

Im Zuge der Errichtung der Anschlussstelle „Pollanten“ erfolgt eine zumindest partielle Überbauung des Bodendenkmals D-3-6834-0026 „Siedlung der Spätlatènezeit, Gräberfeld der Völkerwanderungszeit“ und sehr kleinflächig und randlich des Denkmals D-3-6834-0031 „Siedlung der Spätlatènezeit“ sowie der Verdachtsfläche V-3-6834-0007 „Vorgeschichtlicher Grabhügel“.

Die Planungsvariante stellt, wie auch vergleichbar mit allen anderen östlich der bisherigen Bundesstraße 299 verlaufenden und untersuchten Varianten (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2) in Bezug auf den Verlust oder die Beeinträchtigung von Bodendenkmälern die günstigste dar. Die westlich der bisherigen Bundesstraße 299 untersuchte Variante war hier aufgrund eines zusätzlichen Eingriffs in ein Bodendenkmal schlechter zu bewerten.

Unter Berücksichtigung der denkmalschutzrechtlichen Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses) können die nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden- und Baudenkmäler minimiert werden.

1.2.5 Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die

- baubedingten
- anlagebedingten und
- betriebsbedingten

Wirkungen sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.1, Kapitel 4.1) und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3.1 dieses Beschlusses näher beschrieben. Auf die dortigen Ausführungen wird daher verwiesen.

1.2.5.1 Ausmaß der Auswirkungen

Die anlage- und baubedingten Wirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG sind lokal begrenzt und betreffen ausschließlich die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgewiesenen Flächen im Umfeld von Mühlhausen. Auch betriebsbedingt wird sich die Ortsumgehung vor allem auf die Ortschaft Mühlhausen mit knapp über 4.800 Einwohnern (4.826 Einwohner, Verwaltungsservice Bayern, Stand: 30.09.2014) auswirken. Durch die Veränderung der Verkehrsströme entstehen vor allem positive Effekte durch eine Entlastung der Ortschaft für die Einwohner von Mühlhausen.

1.2.5.2 Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Grenzüberschreitende Auswirkungen sind für das Vorhaben nicht zu erwarten. Dies begründet sich zum einen in dem lediglich lokalen Radius der Wirkungen durch Anlage und Bau östlich von Mühlhausen mit betriebsbedingter Entlastung des Ortes und zum anderen durch die Lage der Bundesstraße 299 im Verkehrsnetz.

1.2.5.3 Schwere und Komplexität der Auswirkungen

Die Auswirkungen der Planungsstrasse wurden in den vorhergehenden Punkten beschrieben und weitestgehend in Bezug auf das jeweilige Nutzungs-, Qualitäts- oder Schutzkriterium beurteilt. In der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind die Wirkungen des Vorhabens beschrieben und entsprechende Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (Band 3: Unterlage 12.1; Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) festgelegt.

1.2.5.4 Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

Die baubedingten Wirkungen sind zeitlich begrenzt und mit Inbetriebnahme der Straße, vorbehaltlich möglicher Reparaturarbeiten während des Betriebs, abgeschlossen.

Die anlagebedingten Wirkungen sind als dauerhafte Auswirkungen zu begreifen und würden lediglich durch einen Rückbau der Ortsumgehung entfallen. Die Versiegelung, Überschüttung und Um- bzw. Neugestaltung von Boden, Natur und Landschaft ist daher am Standort des Vorhabens ebenfalls als nicht reversibel anzusehen.

Die betriebsbedingten Wirkungen führen zu einer dauerhaften Beeinträchtigung der umliegenden Flächen mit ihren jeweiligen Ausprägungen der Schutzgüter durch Schadstoffimmissionen, die i.d.R. aber lediglich in einem geringen Band um die Trasse auftreten. Lärmemissionen dagegen sind auch in etwas größeren Abständen zur Plantrasse noch zu berücksichtigen.

Diesem Umstand wurde durch die Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen, der Beachtung des Artenschutzrechtes (saP) und des Gebietsschutzes (FFH-Gebiet) sowie der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung mit Ermittlung des notwendigen Kompensationsbedarfs und Entwicklung eines adäquaten Maßnahmenkonzepts (Band 3: Unterlage 12.1; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) Rechnung getragen.

1.2.6 Zusammenfassung

Wie vorstehend beschrieben, hat das geplante Straßenbauvorhaben sicherlich Auswirkungen auf die Umwelt. Insgesamt gesehen bleiben allerdings die umweltrelevanten Merkmale des Vorhabens im Sinne der Anlage 2 zum UVPG deutlich hinter den Vorhaben nach Anlage 1 des UVPG:

- Bau einer Bundesautobahn oder einer sonstigen Bundesstraße, wenn diese eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 ist (Ziffer 14.3);
- Bau einer neuen vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße, wenn diese neue Straße eine durchgehende Länge von 5 km oder mehr aufweist (Ziffer 14.4);
- Bau einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße durch Verlegung und/oder Ausbau einer bestehenden Bundesstraße, wenn dieser geänderte Bundesstraßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist

zurück, für die eine UVP-Pflicht begründet wird.

Unter Berücksichtigung der z.T. bestehenden Vorbelastungen weist der Standard des Vorhabens keine besondere ökologische Empfindlichkeit auf, der dazu führen würde, dass hinsichtlich Dauer, Ausmaß oder Wahrscheinlichkeit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären, zu erwarten wären.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war demnach nicht erforderlich.

Praktisch sind alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt (§ 6 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde hat sie bewertet und in die Gesamtabwägung mit einbezogen.

Die Auslegung der Planunterlagen ist erfolgt (vgl. auch Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Damit ist auch der in § 2 Abs. 1 Satz 3 und § 9 Abs. 1 UVPG geforderten Einbeziehung der Öffentlichkeit Genüge getan.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wird

mit der öffentlichen Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses der Öffentlichkeit gemäß § 3a Satz 2 UVPG zugänglich gemacht.

1.3 Verträglichkeitsprüfung (FFH-RL / VS-RL)

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

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

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

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

- a) im Norden: FFH-Gebiet DE 6734-371 „Binnendünen und Albrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“;
- b) im Süden: FFH-Gebiet DE 6834-301, Teilfläche 01 „Trauf der Mittleren Frankenalb im Sulzthal“;

Gegenüber den ursprünglich ausgelegten Planunterlagen wird das FFH-Gebiet DE 6734-371 „Binnendünen und Albrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“ aufgrund vorstehender in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 beschriebenen Planänderung im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ nicht mehr berührt.

Nördlich von Pollanten rückt die Trasse der Bundesstraße 299 näher an das FFH-Gebiet DE 6834-301, Teilfläche 01 „Trauf der Mittleren Frankenalb im Sulzthal“ heran, weist aber immer noch einen Abstand von ca. 400 m zum FFH-Gebiet auf, so dass das FFH-Gebiet nicht unmittelbar betroffen ist.

Vorliegend hat der Vorhabensträger die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 auf die vorstehend näher bezeichneten FFH-Gebiete DE 6734-371 und DE 6834-301, Teilfläche 01 durch das Büro ANUVA, Stadt- und Umweltplanung, Nürnberg untersuchen lassen. Die Unterlagen zu den FFH-Vorprüfungen sind Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (Band 3: Unterlagen 12.5a und 12.5b). Die Unterlagen zu den FFH-Vorprüfungen sind vollständig, klar und fachlich fundiert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Aussagen dieser Vorprüfungen, die nachfolgend zusammengefasst dargestellt werden, an. Weder die Untere noch die Höhere Naturschutzbehörde haben gegen die durchgeführten FFH-Vorprüfungen für die FFH-Gebiete DE 6734-371 und DE 6834-301, Teilfläche 01 Einwendungen erhoben.

Ausgangspunkt der Überprüfung ist § 34 Abs. 2 BNatSchG, wonach Projekte einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen unzulässig sind, wenn sie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können.

Mit dieser Vorschrift ist die Regelung des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 der FFH-RL über die Zulassung von Projekten in nationales Recht umgesetzt. Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil vom 17. Januar 2007 (Az. 9 A 20.05 „Westumfahrung Halle“, Leitsatz 2 – juris) nicht beanstandet, wenn im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL) unter Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert wird. Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, aaO, Leitsatz 3). An die Zulassungsentscheidung hat der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7. September 2004, Az. C-127/02 – juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner „Halle-Entscheidung“ hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Projektgenehmigung kann danach in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits im Rahmen einer Vorprüfung anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusam-

menwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder

- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt FFH-Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt oder
- wenn die Durchführung einer FFH- Verträglichkeitsprüfung zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) dennoch zugelassen werden kann.

Beeinträchtigungen werden als erheblich eingestuft, wenn sie dazu führen können, dass ein Gebiet seine Funktion für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nicht mehr oder nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann. Es muss sich dabei um Auswirkungen handeln, die sich auf die Erhaltungsziele und die dafür maßgeblichen Bestandteile (zu schützende Pflanzen- und Tierarten sowie deren Habitate) und den Zusammenhang des Netzes „Natura 2000“ nachhaltig und nicht nur vorübergehend auswirken können. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels hat eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebiets zur Folge. Damit wird die Betrachtung jedes einzelnen Erhaltungsziels notwendig. Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen wird die im Leitfaden des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2004) vorgeschlagene iterative Vorgehensweise angewandt sowie die jeweilige Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das konkret vorliegende Schutzgebiet („schutzgebietsbezogen“) ermittelt. Die Herleitung der Beeinträchtigungsintensität erfolgt auf verbalargumentative Weise und berücksichtigt für die relevanten Lebensraumtypen und Arten deren Erhaltungszustand, die Flächen- bzw. Populationsgröße im Gebiet sowie mögliche Funktionsbeziehungen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets. Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen eines Lebensraumtyps werden auch - in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden nach fachlichen Kriterien ausgewählte - charakteristische Arten, die eine stärkere Bindung an den Lebensraumtyp besitzen, im Gebiet schwerpunktmäßig vorkommen und Reaktionen gegenüber möglichen Projektwirkungen zeigen (Indikatorfunktion), untersucht. Weist der derzeitige Bestand eines Lebensraumtyps oder einer Art einen „ungünstigen“ Erhaltungszustand auf, werden die Projektauswirkungen nicht nur im Hinblick auf den Erhalt des bisherigen Erhaltungszustands, sondern auch im Hinblick auf die Wiederherstellung eines „günstigen“ Erhaltungszustands untersucht.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen, die in den festgestellten Planunterlagen näher beschrieben sind (Band 3: Unterlage 12.5a, Kapitel 2.2 und Unterlage 12.5b, Kapitel 2.2). Geeignetes Bewer-

tungskriterium mit Blick auf die Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten dar.

Der Erhaltungszustand eines Lebensraums ist nach Art. 1e der FFH-RL als günstig einzustufen, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und
- die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und
- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Buchstaben i günstig ist.

Nach Art. 1i der FFH-RL ist der Erhaltungszustand einer Art als günstig einzustufen, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird,
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

Wenn - auch ggf. unter Berücksichtigung von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen - gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (BVerwG, aaO, Leitsätze 14, 3, 5).

Ob ein Straßenbauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann, ist vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Nicht jede Einwirkung auf das Gebiet ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung gleichzusetzen. Das ergibt sich aus der Legaldefinition des günstigen Erhaltungszustands der geschützten Lebensräume und Arten in Art. 1 Buchst. e und i der FFH-RL, der das maßgebliche Bewertungskriterium darstellt. Im Rahmen der Legaldefinition kann ein günstiger Erhaltungszustand als eine Situation beschrieben werden, in der ein Lebensraumtyp oder eine Art in qualitativer und quantitativer Hinsicht gut gedeiht und gute Aussichten bestehen, dass dies

auch in Zukunft so bleibt (EU-Kommission, Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG vom Februar 2007, Ziff. 1.2.2, Seite 10). Im Hinblick auf die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist daher zu prüfen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. Mit dem Begriff der „Stabilität“ wird die Fähigkeit eines Ökosystems bezeichnet, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Die durch ein Projekt betroffenen geschützten Lebensraumtypen oder Arten weisen unterschiedliche Empfindlichkeiten auf. Daher spielen unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien bei der Bewertung eine Rolle, ob der günstige Erhaltungszustand stabil bleiben wird (vgl. zum Ganzen: BVerwG vom 17.01.2007, juris, Rd.Nr. 43). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht.

Vom Schutz der FFH-Gebiete zu unterscheiden ist der allgemeine Artenschutz nach Art. 12 ff. FFH-RL (§§ 44 ff. BNatSchG, der jedoch nicht im Rahmen des Art. 6 FFHRL relevant ist. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.2.8.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

1.3.1 FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet DE 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“

1.3.1.1 Beschreibung des FFH-Gebietes, Lebensräume, Arten, Erhaltungsziele

Das Natura 2000-Gebiet "Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf." liegt im Naturraum Mittlere Frankenalb (Band 3: Karte zu Unterlage 12.5b). Es hat eine Gesamtgröße von 734 ha und besteht aus fünf Teilflächen. Es ist der kontinentalen biogeographischen Region zugeordnet.

Das Gebiet liegt in einer Höhenlage zwischen ca. 399 m ü. NN und 578 m ü. NN. Das Klima ist kontinental geprägt.

Das Natura 2000-Gebiet erstreckt sich von den Flugsanden des Neumarkter Beckens bzw. Sulztales über den Opalinuston bis zum Oberhang des Albtraufs im Bereich des Weißen Juras (Malm). Es umfasst damit eine charakteristische Gesteinsabfolge.

Die im Nahbereich des Vorhabens liegende Teilfläche 5 wird von Flugsand geprägt. Eine Besonderheit sind die in den Eiszeiten entstandenen Binnendünen.

Im Gebiet herrscht die forstliche Nutzung vor (über 85 %). Es überwiegen dabei Kiefernbestände über Flugsand und Buchenbestände am Albtrauf.

Für das Gesamtgebiet DE 6734-371 wird im Standard-Datenbogen (01/2006) als Gebietsmerkmal "Flugsanddünen im Übergangsbereich zur Frankenalb mit Sandrasen, Trocken-Kiefernwäldern, Kalkbuchenwäldern und Bächen, Ausschnitt des Albtraufs

mit naturnahen quellenreichen Hangwäldern und einem ehemaligen Kalksteinbruch" genannt.

Die Bedeutung des FFH-Gebiets wird folgendermaßen beschrieben: "Eines der wenigen Gebiete in Bayern mit gut erhaltenen Binnendünen, landesweit bedeutsame Lebensräume, wichtige faunistische Artvorkommen, Komplexlebensraum mit einer der größten Gelbbauchunken-Vorkommen in der Oberpfalz. Zeugnis alter Nutzungsformen (Plaggen, Streurechen, Waldweide). Ausgeprägte Flugsanddünen, bedeutsame Fossilienaufschlüsse im Steinbruch."

Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL

Der Standard-Datenbogen (SDB) stellt die offizielle Gebietsbeschreibung des FFH-Gebiets für die EU- Kommission dar. Für das Natura 2000-Gebiet DE 6734-371 enthält er für das Gesamtgebiet (Referenzraum) die in nachfolgender Tabelle 1 aufgelisteten Angaben zu Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL.

EU-Code	Lebensraumtyp	Anteil [%] an der Gesamtfläche lt. SDB	Entspricht ca.... [ha] lt. SDB	Gesamtbeurteilung lt. SDB	Flächenanteil lt. MPL 2007	Gesamtbeurteilung lt. MPL 2007
2310	Trockene Sandheiden mit Calluna und Genista [Dünen im Binnenland]	1	7,34	c	0,5	A
2330	Dünen mit offenen Grasflächen mit Corynephorus und Agrostis [Dünen im Binnenland]	2	14,68	B	2	B
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranunculion fluitantis</i> und <i>Callitricho- Batrachion</i>	< 1	<7	c	0,5	c
6210.	Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco-Brometalia)	6	44	c	2	B
6430	Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	< 1	<7	c	3	B
6510	Magere Flachland-Mähwiesen (<i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i>)	< 1	<7	c	0,5	B
7220	Kalktuffquellen (Craneurion)	< 1	<7	c	4	B
9110	Hainsimsen-Buchenwald (Luzulo-Fagetum)	3	22	c	-	-
9130	Waldmeister-Buchenwald (Asperulo-Fagetum)	4	29	c	9	B
91Eo.	Erlen- und Eschenwälder und Weichholzauenwälder an Fließgewässern	5	36	c	26	B

Tabelle 1: Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des Lebensraumes bezogen auf die Bundesrepublik Deutschland
A: sehr hoch; B: hoch; C: mittel; MPL Managementplan (2007)

Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL im Wirkraum des Vorhabens

Nach Feststellung des Vorhabensträgers sind im Wirkraum des Vorhabens im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet „Binnendünen und Albrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“ genannte Lebensraumtypen nicht vorhanden.

Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im Standard-Datenbogen sind gemäß der nachfolgenden Tabelle 2 folgende Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie genannt:

EU-Code	Wissenschaftlicher Name	Artnamen	Anhang der FFH-RL	Gesamtbeurteilung	RLD ¹⁾	RLB ²⁾
Wirbeltiere						
1193	<i>Bombina variegata</i>	Gelbbauchunke	II	A	2	2
1166	<i>Triturus cristatus</i>	Kammolch	II	C	V	2
Wirbellose						
1037	<i>Ophiogomphus cecilia</i>	Grüne Keiljungfer	II	C	2	2

Tabelle 2: Arten des Anhangs II der FFH-RL, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen;

¹⁾ **Rote Liste Deutschland** (BFN 1998) und ²⁾ **Rote Liste Bayern** (BayLfU 2003)

0: ausgestorben/verschollen

3: gefährdet

1: vom Aussterben bedroht

V: Vorwarnliste

2: stark gefährdet

Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland

A: hervorragender Wert; B: guter Wert; C: signifikanter Wert

Arten des Anhangs II der FFH-RL im Wirkraum des Vorhabens

Für folgende Arten nach Anhang II der FFH-RL liegen gemäß der nachfolgenden Nachweise bzw. Indizien für ein Vorkommen im Wirkraum des Vorhabens vor:

Artnamen	Wissenschaftlicher Name	FFH ¹⁾	RLD ²⁾	RLB ³⁾	Quelle ⁴⁾
Grüne Keiljungfer	<i>Ophiogomphus cecilia</i>	II	2	2	a, b, c

Tabelle 3: vorkommende Arten nach Anhang II der FFH-RL im Wirkraum des Vorhabens

¹⁾ Anhang der FFH-RL (Ssymank et al. 1998):

II: Art von gemeinschaftlichem Interesse, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen“;

IV: streng zu schützende Art von gemeinschaftlichem Interesse

²⁾ Rote Liste Deutschland (BfN 2009, Binot et al. 1998) und ³⁾ Rote Liste Bayern (Bay LfU 2003):

0: ausgestorben / verschollen

3: gefährdet

1: vom Aussterben bedroht

4: potentiell gefährdet (durch Rückgang/Seltenheit)

2: stark gefährdet

V: Vorwarnliste

⁴⁾ a: eigene Untersuchungen; b: ASK-Daten. c: zust. Fachbehörden/-experten, Managementplan

Für die Gelbbauchunke und den Kammolch gibt es nach Feststellung des Vorhabensträgers keine Nachweise. Auch in durchgeführten Amphibienerfassungen wurden diese Arten nicht erfasst.

Nur die Grüne Keiljungfer kommt im Eingriffsgebiet vor.

Bayerische Verbreitungsschwerpunkte dieser Art sind das Mittelfränkische Becken, das Naab-Regen-Tal, das südwestliche Vorland des Bayerischen Waldes sowie die Flüsse Amper und Paar. *Ophiogomphus cecilia* ist an der Sulz zwischen Wettenhofen und Berching sporadisch nachzuweisen. Ihr Erhaltungszustand im FFH-Gebiet wird im Managementplan mit mittel-schlecht (C) bewertet.

Im Wirkraum des Vorhabens fliegt die Grüne Keiljungfer an der angrenzenden Sulz und an den Kanal durchquerenden kleinen Quellbächen regelmäßig mehr oder weniger häufig. Ihr Fortpflanzungshabitat hat sie an der Sulz, am Ludwig-Donau-Main-Kanal wurde sie im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen.

Sonstige im Standard-Datenbogen genannte Arten

Im Standard-Datenbogen sind keine anderen bedeutenden Arten der Fauna und Flora aufgeführt.

Managementpläne/Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen

Für das Gebiet liegt ein Managementplan vom Oktober 2007 vor.

Funktionale Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten

Das Neumarkter Becken ist eine wichtige Biotopverbundachse zwischen der südlichen Frankenalb mit dem Altmühltal mit der mittleren und nördlichen Frankenalb um Hersbruck und damit von überregionaler Bedeutung. Gleichzeitig ist es Trittsteinbiotop zwischen den Sandgebieten um das Donautal (um Abensberg) und dem zentralen Mittelfränkischen Becken.

Das Gebiet steht im engen und funktionalen Zusammenhang mit folgenden FFH-Gebieten im Süden und Osten:

- Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal (DE 6834-301; vgl. auch Ausführungen in nachfolgender Ziffer 1.3.2.1)
- Truppenübungsplatz Hohenfels.(DE 6736-301)

Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele

Die Erhaltungsziele spielen die zentrale Rolle für die Beurteilung der von einem Projekt ausgehenden Beeinträchtigungen. Nach § 34 Abs. BNatSchG erfordern Projekte, die ein Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die für die FFH-Verträglichkeitsprüfung maßgebenden Erhaltungsziele sind dem Standard-Datenbogen zu entnehmen, solange das betreffende FFH-Gebiet - wie hier – noch nicht als nationales Schutzgebiet ausgewiesen worden ist. Gegenstand der Erhaltungsziele sind allein die Lebensraumtypen des Anhangs I und die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie, für die Erhaltungsziele festgelegt werden. Eine Ausdehnung des strengen Schutzes auf sämtliche Lebensraumtypen des Anhangs I oder Arten des Anhangs II, die in dem Gebiet vorkommen, ist abzulehnen (BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, Rn. 77; ausdrücklich auch für prioritäre Lebensraumtypen BVerwG, Beschl. v. 14.4.2011, 4 B 77.09, juris, Rd.-Nr. 36). Lebensraumtypen und Arten, die in der Gebietsmeldung nicht genannt sind, können kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, a.a.O.).

Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung bzw. Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL (Art. 2 Abs. 2 der FFH-RL).

Folgende gebietsbezogen konkretisierte Erhaltungsziele werden genannt:

1. Erhalt des landesweit bedeutenden Binnendünengebietes mit seinen sandigen, nährstoffarmen Lebensräumen im Übergangsbereich zur Frankenalb. Erhalt der Biotopverbundfunktion.
2. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der für die Lebensraumtypen charakteristischen Vegetations- und Habitatstrukturen, der typischen Artengemeinschaften und insbesondere des biotopprägenden Wasser- und Nährstoffhaushaltes. Erhalt der weitgehend ungestörten Lebensräume. Erhalt der funktionalen Einbindung der Lebensräume in den Komplexlebensraum.
3. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der trockenen Sandheiden in ihren nutzungs / pflegegeprägten Ausbildungen. Erhalt der Verzahnung von vegetationsarmen und vegetationsfreien Stellen mit Sandrasen, Sand-Kiefernwäldern, Sandheiden und lichten Buchen- bzw. Eichenmischwäldern.
4. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Dünen mit offenen Grasflächen in ihren nutzungs-/pflegegeprägten und weitgehend gehölzfreien Ausbildungen. Erhalt der Verzahnung von vegetationsarmen und vegetationsfreien Stellen mit Sandrasen, Sand-Kiefernwäldern, Sandheiden und wärmebegünstigten Säumen. Erhalt von durch Trittbelastung und intensive Freizeitnutzung nicht beeinträchtigten Bereichen.
5. Erhaltung und Wiederherstellung der Fließgewässer, insbesondere der Gewässerqualität, der von Flugsand geprägten Bachmorphologie und des sauren Gewässerchemismus. Erhalt der natürlichen Fließgewässerdynamik. Erhalt und Wiederherstellung der unverbauten Fließgewässerabschnitte ohne Ufer- und Sohlenbefestigung, Stauwerke, Wasserausleitungen o. ä. Erhalt und Sicherung der Anbindung von Seitengewässern als wichtige Refugial- und Teillebensräume. Erhalt der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen. Erhalt des funktionalen Zusammenhangs mit auentypischen, aquatischen und amphibischen Arten und Lebensgemeinschaften sowie Kontaktlebensräumen wie Bruch- und Auwäldern, Hochstaudenfluren, Magerwiesen, Sandheiden und Sand-Kiefernwäldern.
6. Erhaltung bzw. Wiederherstellung weitgehend gehölzfreier, beweidbarer und nährstoffarmer Magerrasen. Erhalt der besonderen Standort- und Lebensbedingungen der orchideenreichen Kalkmagerrasen. Erhalt strukturbildender Elemente wie Gehölzgruppen, Hecken, Säume und Waldrandzonen zur Wahrung der Biotopverbundfunktion, als Habitatelemente charakteristischer Artengemeinschaften und zur Pufferung gegenüber schädlichen Randeinflüssen (Nähr- und Schadstoffeintrag). Erhalt der Verzahnung mit Quellen und Quellsümpfen. Erhalt von durch Trittbelastung und intensiver Freizeitnutzung gefährdeten Bereichen.
7. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der feuchten Hochstaudenfluren.

8. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der mageren, teils wechselfeuchten Mähwiesen in ihren durch bestandserhaltende und biotopprägende Bewirtschaftung entstandenen Ausbildungen. Erhalt des Offenlandcharakters (weitgehend gehölzfreie Ausprägung des Lebensraumtyps). Erhalt der Strukturvielfalt (z.B. Kleinräben, Geländere relief).
9. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Kalktuffquellen. Erhalt des intakten Wasser- und Nährstoffhaushalts auch im Einzugsbereich. Erhalt der hydrogeologischen Strukturen und Prozesse. Erhalt von durch Nährstoff- und Pestizideinträge unbeeinträchtigte n Quellen. Erhalt der spezifischen Habitatelemente und Eigenstrukturen (Quellrinnen, Quellschlenken, Tuffterrassen) für charakteristische Tier- und Pflanzenarten. Erhalt der Verzahnung mit Kontaktbiotopen wie Quellsümpfen, Flachmooren, Magerrasen, Au- und Laubmischwäldern. Sicherung des luftfeuchten Geländeklimas. Erhalt von durch Trittbelastung unbeeinträchtigte n Bereichen.
10. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der strukturreichen, wenig zerschnittenen, störungsarmen Buchenwald-Lebensraumtypen mit naturnaher Bestands- und Altersstruktur sowie standortheimischer Baumartenzusammensetzung. Erhalt eines ausreichenden Anteils an Alt- und Totholz sowie an Höhlenbäumen. Erhalt von Sonderstandorten und Randstrukturen (z. B. Waldmäntel, Säume, Hohlwege, Quellen). Erhalt des hohen Laubholzanteils. Sicherung der geomorphologisch bedingten Übergangszonen zu Sand-Kiefernwäldern.
11. Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Auwäldern mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Sicherung der regelmäßigen Überflutung bzw. der Druckwasser- und Durchsickerungsbereiche. Erhalt eines naturnahen Gewässerregimes. Erhaltung der Höhlenbäume und eines ausreichenden Anteils an Alt- und Totholz. Erhalt der Auwaldbereiche mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung und naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Erhalt der typischen Elemente der Alters- und Zerfallsphase, insbesondere von ausreichend Biotop- und Totholzbäumen. Erhalt der natürlichen Entwicklung auf neu entstehenden Wald-Blößen. Erhalt von Sonderstandorten wie Sandanlandungen, Flutrinnen, Seigen und Verlichtungen. Erhalt des ungestörten Kontaktes mit Nachbarbiotopen wie Röhrichten, Quellsümpfen, Flachmoorkomplexen, Seggenrieden, Nass- und Auwiesen, Hochstaudenfluren, Magerwiesen und Sandkiefernwäldern.
12. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Grünen Keiljungfer. Erhalt natürlicher bzw. naturnaher, reich strukturierter Fließgewässerabschnitte mit essenziellen Habitatstrukturen für die Grüne Keiljungfer (z.B. Wechsel besonnter und beschatteter Abschnitte, variierende Fließgeschwindigkeit und sandig-

kiesiges Substrat). Erhalt der Larvalhabitate der Grünen Keiljungfer. Erhalt einer hohen Wasserqualität (mind. Gewässergüte II). Erhalt von ausreichend breiten Pufferstreifen an den Habitaten der Grünen Keiljungfer (Schlupf der Larven, Verringerung von Stoffeinträgen). Erhalt unzerschnittener, durchgängiger Fließgewässersysteme.

13. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen von Gelbbauchunke und Kammmolch. Erhalt des gesamten Lebensraumkomplexes mit Laich- und Landhabitaten, insbesondere Erhaltung vernetzter Kleingewässersysteme. Erhalt von Laichgewässern in Sekundärhabitaten v.a. in Abbaustellen. Erhalt einer Landschaftsdynamik, die zur Neubildung von Laichgewässern führt. Erhalt für die Fortpflanzung geeigneter Kleingewässer. Erhalt störungsfreier, nicht trittbelasteter Fels- und Offenlandstandorte in weitgehend gehölzfreier Ausprägung im Steinbruch zur Sicherung wertbestimmender Vogel- und Amphibienarten und seltener Löwenzahnsippen.

1.3.1.2 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet 6734-371

Zwischen dem Baubeginn und dem Ortsanfang von Mühlhausen verläuft die Bundesstraße 299 derzeit unmittelbar an der Ostgrenze des Natura 2000-Gebiets. Durch die Verlegung wird die Trasse der Bundesstraße 299 nach Osten verschoben. Das FFH-Gebiet wird dabei nicht direkt berührt. Die unten genannten Auswirkungen sind deshalb nur eingeschränkt und mittelbar für das FFH-Gebiet relevant.

Die näheren Details können den technischen Planunterlagen in Band 1 und 2 der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird.

Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung werden nur die Wirkfaktoren betrachtet, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes und der für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Die vom Vorhaben ausgehenden umweltrelevanten Wirkfaktoren werden getrennt nach bau- (Wirkungen, die mit dem Bau der Trasse verursacht werden), anlage- (Wirkungen, die durch den Baukörper der Trasse verursacht werden) und betriebsbedingten (Wirkungen, die durch den Verkehr und die Unterhaltung der Trasse verursacht werden) Wirkungen und soweit möglich, nach Art, Intensität, räumlicher Reichweite und Zeitdauer quantifiziert.

Baubedingte Faktoren

- Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme und Bodenverdichtung bzw. Veränderung bestehender Bodenverhältnisse durch Baustelleneinrichtungen und Baustraßen sowie Zwischenlagerung von Aushub- bzw. Einbaumassen.

- Bauzeitliche Immissionswirkungen (Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe, optische Effekte) auf die straßennahen Bereiche durch Baustellenverkehr und Bauarbeiten.

Anlagebedingte Faktoren

Anlagebedingte Wirkungen sind im Wesentlichen:

- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Bodenversiegelung, -überbauung oder -verdichtung und damit Verlust von Lebensräumen
- Trennwirkungen und Störung funktionaler Zusammenhänge

Betriebsbedingte Faktoren

Betriebsbedingte Wirkungen werden durch den Kfz-Verkehr verursacht. Im Einzelnen können dabei folgende Wirkfaktoren unterschieden werden:

- Lärmemissionen
- Erschütterungen
- Schadstoffimmissionen
- Tierverluste durch Kollisionen.

Die Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen erfolgt unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen um Gefährdungen von Tierarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie oder anderer Tierarten zu vermeiden oder zu mindern:

- Maßnahme 1: Errichtung einer Amphibienleiteinrichtung mit 6 Durchlässen (M1)
- Maßnahme 2: Vermeidung von Straßenabwässern in die Rehau (M2):
Schutz der Quelllebensräume der Rehau durch Verhinderung der Einleitung von Straßenabwässern und Verhinderung der Entwässerung und Grundwasserabsenkung (vgl. Unterlagen in Band 1 und 2).
- Maßnahme 3: Zeitliche Optimierung der Rodungsarbeiten und Baufelddräumung (M3):
Die Rodung der Gehölze findet außerhalb der Nestbau-, Lege-, Bebrütungs- und Aufzuchszeit im Nest von Vögeln und damit während der Vegetationsruhe nach dem 30. September und bis zum 28.29. Februar statt.

1.3.1.3 Mögliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes

Die möglichen Beeinträchtigungen beschränken sich auf die im Wirkraum nachgewiesenen und im Standard-Datenbogen sowie den Erhaltungszielen genannten Lebensraumtypen und Arten.

1.3.1.3.1 Beeinträchtigung von Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL

Die Bundesstraßenbaumaßnahme greift nicht in das FFH-Gebiet ein. Wertvolle Bestandteile des Gebiets werden damit nicht berührt. Innerhalb des direkt überplanten Bereichs kommen keine Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-RL, die im Standard-Datenbogen genannt sind, vor, so dass ein Verlust dieser Lebensraumtypen auszuschließen ist. Da das FFH-Gebiet nur im Nordosten in einem kleinen Bereich gestreift wird, ist eine Beeinträchtigung durch Erschütterungen nicht zu erwarten. Ebenso ist Erhöhung der Beeinträchtigung von Lebensraumtypen im Natura 2000-Gebiet durch bauzeitliche Schadstoffe zu verneinen. Das Vorhaben führt zu keine neuen oder verstärkten Trennwirkungen bzw. Störungen funktionaler Zusammenhänge für die genannten Lebensraumtypen.

Durch die Verlegung der Trasse vergrößert sich der Abstand zwischen dem Natura 2000-Gebiet und der Bundesstraße 299 im gesamten Bereich ab dem Baubeginn bis zu Südgrenze des Natura 2000-Gebiets auf bis zu 600 m. Die durch die ursprünglich vorgesehene Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße von Braunmühle nach Wangen vorgesehenen geringfügigen Eingriffe in Waldflächen außerhalb des FFH-Gebietes werden durch die aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 21., 22. und 23. Oktober 2014 vom Vorhabensträger vorgenommenen Planänderungen, die nunmehr vorliegend für die Anpassung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes eine weitestgehende Einbeziehung der vorhandenen Gemeindeverbindungsstraße vorsehen, nahezu vermieden. Den verbleibenden geringfügigen Eingriffen stehen umfangreiche Rückbaumaßnahmen gegenüber.

Betriebs- oder baubedingt sind keine Wirkungen zu erwarten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand der Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL im Natura 2000-Gebiet auswirken. Eine Erhöhung der Beeinträchtigung von Lebensraumtypen im Natura 2000-Gebiet durch bauzeitliche Schadstoffe ist ebenfalls zu verneinen. Aufgrund der Abrückung der Bundesstraßentrasse ist davon auszugehen, dass sich alle von der Straße ausgehenden negativen Wirkfaktoren gegenüber dem Natura 2000-Gebiet (Emissionen, Zerschneidung, etc.) deutlich gegenüber dem derzeitigen Zustand verringern werden.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von im Standard-Datenbogen des Natura 2000-Gebietes genannten Lebensraumtypen ist mit der vorliegenden Planung auszuschließen.

1.3.1.3.2 Beeinträchtigungen von Arten nach Anhang II der FFH-RL

Im Wirkraum kommt die Libellenart Grüne Keiljungfer vor. Wie in vorstehender Ziffer 1.3.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, hat sie ihr Fortpflanzungshabitat an der Sulz.

Am Ludwig-Donau-Main-Kanal wurde sie im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen.

Eine Inanspruchnahme von Flächen innerhalb des Natura 2000-Gebietes, die Lebensräume der Grünen Keiljungfer darstellen, ist auszuschließen. Durch die geplante Bundesstraße erfolgt weder eine Beeinträchtigung oder Vernichtung wichtiger Fortpflanzungsgewässer, noch sind Nahrungslebensräume von wichtiger Bedeutung für die Grüne Keiljungfer betroffen.

Anlagebedingt bestehen keine Auswirkungen auf diese Zielart des Natura 2000-Gebietes. Das Schwerpunktorkommen der Art liegt wie bereits ausgeführt an der Sulz, die durch das Vorhaben kaum betroffen ist. Da sich das Natura 2000-Gebiet auf Flächen nordöstlich der bestehenden Bundesstraße 299 beschränkt, entstehen durch das Vorhaben für die geschützte Art auch keine neuen oder verstärkten Trennwirkungen bzw. Störungen funktionaler Zusammenhänge. Ebenso ist betriebsbedingt eine Beeinträchtigung von Lebensräumen der Grünen Keiljungfer durch Erschütterungen oder Schadstoffe nicht zu erwarten. Ebenso spielt der Wirkfaktor Lärm in Bezug auf die im FFH-Gebiet geschützte Zielart keine Rolle. Durch die bereits geschilderte Verlegung der Trasse vergrößert sich der Abstand zwischen dem Natura 2000-Gebiet und der Bundesstraße 299. Alle von der Straße ausgehenden negativen Wirkfaktoren gegenüber dem Natura 2000-Gebiet, wie die Kollisionsgefahr für Tiere, verringern sich deshalb deutlich gegenüber dem derzeitigen Zustand.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von der im Standard-Datenbogen des FFH-Gebiets genannten Grünen Keiljungfer ist daher mit der vorliegenden Planung ebenfalls auszuschließen.

1.3.1.4 Beurteilung der Beeinträchtigung des Schutzgebietes durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte

Insgesamt lässt sich mit hinreichender Sicherheit feststellen, dass das Vorhaben zu keinen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“ führen wird.

Damit ist das Vorhaben auch nicht geeignet, im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen im Sinne des § 34 Abs. 1 BNatSchG (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets führen zu können.

1.3.1.5 Ergebnis

Nachdem vorliegend bereits nach einer Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit anhand objektiver Umstände ausgeschlossen werden kann, dass das planfestgestellte Bauvorhaben überhaupt zu Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes

führen kann, bedarf es keiner weiteren Untersuchung mittels einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG.

1.3.2 FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet DE 6834-301 „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“

1.3.2.1 Beschreibung des FFH-Gebietes, Lebensräume, Arten, Erhaltungsziele

Das Natura 2000-Gebiet "Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal" liegt im Naturraum Mittlere Frankenalb (Band 3: Karte zur Unterlage 12.5a). Es hat eine Gesamtgröße von 1.224 ha und besteht aus vier Teilflächen. Es ist der kontinentalen bio-geographischen Region zugeordnet.

Das Gebiet liegt in einer Höhenlage zwischen ca. 386 m ü. NN und 554 m ü. NN. Das Klima ist kontinental geprägt.

Das Natura 2000-Gebiet erstreckt sich entlang des Albtraufs beidseits des Sulztals vom Opalinuston bis zum Weißen Jura (Malm). Es umfasst damit eine charakteristische Gesteinsabfolge.

Im Gebiet herrscht die forstliche Nutzung vor (ca. 98 %). Es überwiegen naturnahe Buchenbestände.

Für das Gesamtgebiet DE 6834-301 wird im Standard-Datenbogen (12/2004) als Gebietsmerkmal "Strukturreicher Teil des Albtraufes mit Buchen- und Schluchtwäldern, Kalkquellen, Quellmooren, Schutthalden und Halbtrockenrasen" genannt.

Die Bedeutung des FFH-Gebiets wird folgendermaßen beschrieben: "Großflächige, strukturreiche Waldgesellschaften mit eingestreuten, landesweit bedeutsamen Kalktuffbildungen, Wälder als bedeutsame Fledermaus-Jagdgebiete (Mausohrkolonien im Sulztal)."

Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL

Der Standard-Datenbogen (SDB) stellt die offizielle Gebietsbeschreibung des FFH-Gebiets für die EU- Kommission dar. Für das Natura 2000-Gebiet DE 6734-371 enthält er für das Gesamtgebiet (Referenzraum) die in nachfolgender Tabelle 4 aufgelisteten Angaben zu Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL.

EU-Code	Lebensraumtyp	Anteil [%] an der Gesamtfläche lt. SDB	Entspricht ca.... [ha]	Gesamtbeurteilung
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranunculion fluitantis</i> und <i>Calfitticho-Batrachion</i>	< 1	< 12	C
6210*	Naturnahe Kalk- Trockenrasen und deren Verbuchungsstadien (Festuco-Brometalia) (*besondere Bestände mit bemerkenswerten Orchideen)	1	12	C
7220*	Kalktuffquellen (Craneurion)	< 1	< 12	B
7230	Kalkreiche Niedermoore	< 1	< 12	B

EU-Code	Lebensraumtyp	Anteil [%] an der Gesamtfläche lt. SDB	Entspricht ca.... [ha]	Gesamtbeurteilung
8160	Kalkhaltige Schutthalden der collinen bis montanen Stufe Mitteleuropas	< 1	< 12	C
9110	Hainsimsen-Buchenwald (Luzulo-Fagetum)	2	24	C
9130	Waldmeister-Buchenwald (Asperulp-Fagetum)	21	257	B
9150	Mitteleuropäischer Orchideen Kalk Buchenwald (Cephalanthero-Fagion)	< 1	< 12	C
170	Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (Galio-Carpinetum)	1	12	C
9180*	Schlucht- und Hangmischwälder (Tilio-Acerion)	3	36	C
91EO*	Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i> (<i>A!no Padion</i> , <i>Alnion incananae</i> , <i>Salicion albae</i>)	1	12	B

Tabelle 4: Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des Lebensraumes bezogen auf die Bundesrepublik Deutschland
A: sehr hoch; B: hoch; C: mittel;
* prioritärer Lebensraumtyp

Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL im Wirkraum des Vorhabens

Nach Feststellung des Vorhabensträgers sind im Wirkraum des Vorhabens im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“ genannte Lebensraumtypen nicht vorhanden.

Arten des Anhangs II der FFH-RL und Anhang I VS-RL

Im Standard-Datenbogen sind gemäß der nachfolgenden Tabelle 5 folgende Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie genannt:

EU-Code	Wissenschaftlicher Name	Artnamen	Anhang der FFH-RL/VS-RL	Ges. Beurteilung	RLD ¹	RLB ²
Wirbeltiere						
1324	<i>Myotis myotis</i>	Großes Mausohr	II/IV	B	V	V
1193	<i>Bombina variegata</i>	Gelbbauchunke	II	C	2	2
1166	<i>Triturus cristatus</i>	Kammolch	II	C	V	2
Wirbellose						
1078	<i>Euplagia quadripunctata</i>	Spanische Flagge	II	C	2	2
Pflanzen						
1902	<i>Cypripedium calceolus</i>	Frauenschuh	II	C	3	3

Tabelle 5: Arten des Anhangs II der FFH-RL, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen;

¹⁾ Rote Liste Deutschland (BFN 1998) und ²⁾ Rote Liste Bayern (BayLfU 2003)

0: ausgestorben/verschollen

3: gefährdet

1: vom Aussterben bedroht

V: Vorwarnliste

2: stark gefährdet

Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland

A: hervorragender Wert; B: guter Wert; C: signifikanter Wert

Im Standard-Datenbogen ist als Art des Anhang I der VS-RL der Rotmilan aufgeführt.

Arten des Anhangs II der FFH-RL und des Anhangs 1 der VS-RL im Wirkraum des Vorhabens

Nach Feststellung des Vorhabensträgers kommt keine der im Standard-Datenbogen genannten Art des Anhang II der FFH-Richtlinie im Wirkraum des Vorhabens vor. Auch das Große Mausohr konnte bei der Fledermauserfassung nicht nachgewiesen werden. Damit liegen für diese Art auch keine bedeutsamen Jagd- und Nahrungshabitat im Wirkraum vor.

Bei der Amphibienkartierung konnten die Gelbbauchunke und der Kammmolch nicht nachgewiesen werden. Lebensräume für diese Arten sind im Wirkraum nicht vorhanden.

Von der Spanischen Flagge wären im Wirkraum Vorkommen außerhalb des FFH-Gebiets möglich, sie konnte aber bei den faunistischen Untersuchungen nicht nachgewiesen werden.

Der Rotmilan konnte im Rahmen der Vogelerfassungen nachgewiesen werden. Diese Art hat jedoch keine Horststandorte im untersuchten Wirkraum und nutzt die Offenlandflächen selten zur Jagd. Außerhalb des FFH-Gebiets sind nach Feststellung des Vorhabensträgers im Wirkraum der Untersuchung keine essentiellen Lebensräume dieser Art vorhanden.

Sonstige im Standard-Datenbogen genannte Arten

Im Standard-Datenbogen (SDB) ist als weitere bedeutende Art die Kreuzkröte (*Bufo calamita*) aufgeführt.

Wie die Gelbbauchunke und der Kammmolch konnte die Kreuzkröte bei der Amphibienkartierung nicht nachgewiesen werden. Geeignete Lebensräume sind auch für die Kreuzkröte im Wirkraum nicht vorhanden.

Managementpläne/Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen

Bisher sind die Lebensraumtypen im Wald erfasst. Für das Gebiet liegt bisher kein Managementplan vor.

Funktionale Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten

Das Sulztal stellt eine wichtige Biotopverbundachse zwischen der südlichen Frankenalb, dem Altmühltal sowie der mittleren und nördlichen Frankenalb um Hersbruck dar und ist damit von überregionaler Bedeutung.

Das Gebiet steht im engen und funktionalen Zusammenhang mit folgenden FFH-Gebieten im Süden und Norden:

- Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt (DE 6734-371; vgl. auch Ausführungen in vorstehender Ziffer 1.3.1.1)

- Mittleres Altmühltal mit Wellheimer Trockental und Schambachtal (DE 7132-301)

Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele

Bezüglich der Bedeutung der Erhaltungsziele für die Beurteilung der von einem Projekt ausgehenden Beeinträchtigungen wird um Wiederholungen zu vermeiden auf die entsprechenden Ausführungen in vorstehender Ziffer 1.3.1.1 verwiesen.

Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung bzw. Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL (Art. 2 Abs. 2 der FFH-RL).

Folgende gebietsbezogen konkretisierte Erhaltungsziele werden genannt:

1. Erhalt der großflächigen, strukturreichen Laubwaldgesellschaften, auch als Jagdhabitat des Großen Mausohrs, mit eingestreuten, landesweit bedeutenden Kalktuffbildungen und Kalksümpfen. Erhalt des natürlichen Gebiets-, Wasser-, Nähr- und Mineralstoffhaushaltes. Erhalt des luftfeuchten Geländeklimas, Sicherung der für die einzelnen Lebensraumtypen charakteristischen Vegetations- und Habitatstrukturen einschließlich der typischen Arten- und Lebensgemeinschaften (auch der Moos- und Flechtengesellschaften). Erhalt von ausreichenden Mengen an Alt- und Totholz und der Höhlenbäume, insbesondere für Vogelarten, wie z.B. den Schwarzspecht, Grauspecht und Hohltaube. Erhalt von durch Trittbelastung und intensiver Freizeitnutzung gefährdeten Bereichen.
2. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der naturnahen Fließgewässer. Erhalt der Gewässerqualität, der stark ausgeprägten Bachmorphologie und des typischen Gewässerchemismus der Bäche. Erhalt der natürlichen Fließgewässerdynamik. Erhalt der unverbauten Fließgewässerabschnitte ohne Ufer- und Sohlenbefestigung, Stauwerke, Wasserausleitungen o.ä.. Erhalt der Anbindung von Seitengewässern als wichtige Refugial- und Teillebensräume. Erhalt der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen.
Erhalt des funktionalen Zusammenhangs mit aquatischen und amphibischen Arten und Lebensgemeinschaften sowie Kontaktlebensräumen wie Quellsümpfen, Buchen- und Auwäldern, Hochstaudenfluren, Mager- und Feuchtwiesen, Sandheiden und Sand-Kiefernwäldern.
3. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der lichten, beweidbaren, nährstoffarmen Magerrasen unter besonderer Berücksichtigung der Orchideenbestände. Erhalt strukturbildender Elemente wie Gehölzgruppen, Hecken, Säume und Waldrandzonen zur Wahrung der Biotopverbundfunktion, als Habitatelemente charakteristischer Artengemeinschaften und zur Pufferung gegenüber schädlichen Randeinflüssen (Nähr- und Schadstoffeintrag). Erhalt der durch Nutzung, insbesondere

durch Hüteschäferei geprägten Ausbildungsformen. Erhalt wertgebender Gehölzarten, insbesondere der naturraumtypischen Weißdorn- und Wildrosen- Sippen.

4. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Kalktuffquellen und Kalktuffbäche. Sicherung der hydrogeologischen Strukturen und Prozesse. Erhalt von durch Nährstoff- und Pestizideinträgen unbeeinträchtigten Quellen. Erhalt der Verzahnung mit Kontaktbiotopen wie Quellsümpfen, Flachmooren, Magerrasen, Au- und Laubmischwäldern.
5. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der kalkreichen Niedermoore und Quellsümpfe des Caricion davallianae in ihren nutzungsgeprägten Ausbildungen bzw. Erhalt der natürlichen Entwicklung. Erhalt der funktionalen Einbindung in Komplexlebensräume (Quellwälder, feucht- frische Laubmischwälder) bzw. des ungestörten Kontaktes mit Nachbarbiotopen wie Gewässern, Quellen, Seggenrieden, Magerassen, Hochstaudenfluren sowie Auwäldern.
6. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der kalkhaltigen Schutthalden, insbesondere der natürlichen, biotopprägenden Dynamik. Erhalt der unterschiedlichen Ausprägungen des Lebensraumtyps. Sicherung der lebensraumtypischen Belichtungsverhältnisse.
7. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Buchenwald-Lebensraumtypen, insbesondere der großflächigen, wenig zerschnittenen, störungsarmen und strukturreichen Buchenwälder mit naturnaher Bestands- und Altersstruktur sowie natürlicher/naturnaher standortheimischer Baumartenzusammensetzung. Erhalt von Sonderstandorten und Randstrukturen (z. B. Waldmäntel, Säume, Felsen, Kalkschutt, Hangschutt, Hohlwege, Quellhorizonte). Erhalt der standörtlich bedingten Subassoziationen, insbesondere der geophytenreichen Ausbildungen.
8. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Eichen-Hainbuchenwälder. Erhalt des natürlichen Grundwasser- und Nährstoffhaushaltes insbesondere auch im Einzugsbereich. Erhalt der charakteristischen Vegetation und des natürlichen oder durch traditionelle, regionaltypische Nutzungsformen entstandenen Struktur- und Artenreichtums. Erhalt eines hohen Laubholzanteils. Erhalt der Habitatfunktionen für lebensraumtypische Tiergruppen (Spechte, Fledermäuse, Kleinsäuger, Käfer, Tagfalter). Erhalt von Sonderstandorten und Randstrukturen (z.B. Waldmäntel, Säume, Verlichtungen, Quellhorizonte).
9. Erhalt bzw. Wiederherstellung der strukturreichen Schlucht- und Hangmischwälder mit spezialisierten Farn-, Flechten- und Moosgesellschaften mit naturnahem Bestands- und Altersaufbau sowie natürlicher Baumartenzusammensetzung. Erhalt des lebensraumtypischen Geländeklimas (Luftfeuchtigkeit, Beschattung). Erhalt der natürlichen Entwicklung (Bestands- und Standortsdynamik). Erhalt der Lockerschuttstandorte und der natürlichen Hangmorphologie.

10. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Auwälder mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Erhalt der regelmäßigen Überflutung bzw. der Druckwasser- und Durchsickerungsbereiche. Erhalt eines naturnahen Gewässerregimes. Erhalt der Auwaldbereiche mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung und naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Erhaltung der typischen Elemente der Alters- und Zerfallsphase, insbesondere von ausreichend Biotop- und Totholzbäumen. Zulassen der Sukzession auf neu entstehenden Wald-Blößen. Erhalt von Sandanlandungen, Kalktuffbildungen und Verlichtungen. Erhalt des ungestörten Kontaktes mit Nachbarbiotopen wie Röhrichten, Quellsümpfen, Quellmoorkomplexen, Seggenrieden, Hochstaudenfluren und Sandkiefernwäldern.
11. Erhaltung und Wiederherstellung der Populationen der Spanischen Flagge. Erhalt eines reich strukturierten, großflächigen Verbundsystems aus blütenreichen, sonnenexponierten Saumstrukturen in Kombination mit schattigen Elementen wie Gehölzen, Waldrändern und -säumen, Hohl- und Waldwegen. Erhalt blütenreicher Offenlandstrukturen.
12. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Kammmolches und der Gelbbauchunke. Erhalt des gesamten unzerschnittenen Lebensraumkomplexes mit Laich- und Landhabitaten. Erhalt vegetationsarmer Kleintümpel und temporärer Kleingewässer als Laichhabitat für die Gelbbauchunke. Erhalt für die Fortpflanzung des Kammmolchs geeigneter Gewässer mit ausreichendem Strukturreichtum insbesondere der für das Laichverhalten erforderlichen Unterwasservegetation. Erhalt einer ausreichenden Sonnenexposition der Laichgewässer. Erhaltung des Strukturreichtums des Landlebensraumes insbesondere der offenen Rohboden- und Grusstandorte mit Kleintümpeln.
13. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Großen Mausohrs. Erhalt großer, unzerschnittener Laubwald- bzw. Laubmischwaldbereiche mit hohem Laubholzanteil und vegetationsfreiem/-armen Waldboden als Nahrungslebensraum. Erhaltung unzerschnittener Flugkorridore zwischen Winterquartier und Sommerlebensraum der Fledermausarten. Erhaltung ungestörter Winterquartiere und ihres charakteristischen Mikroklimas, Erhaltung des Hangplatzangebots und Spaltenreichtums. Gewährleistung der Störungsfreiheit während der Winterschlaf- sowie Schwarmperiode zwischen 1. Oktober und dem 30. April.
14. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Frauenschuhs, insbesondere Schutz vor Entnahme. Erhaltung strukturreicher Waldlebensräume mit standortbedingter, typischer Baumartenzusammensetzung sowie mit Auflichtungen und (Innen-)Säumen als Lebensräume des Frauenschuhs. Erhalt der lebens-

raumtypischen Wasser-, Licht- und Nährstoffverhältnisse. Bereitstellung von Habitaten in Form lichter Wälder/Waldstrukturen.

1.3.2.2 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet 6834-301

Durch die Verlegung der Bundesstraße 299 rückt die Trasse nördlich von Pollanten näher an das FFH-Gebiet heran. Das Gebiet selbst ist jedoch nicht direkt betroffen. Es sind von den vorstehend genannten Auswirkungen nur mittelbare Wirkungen auf das Natura 2000-Gebiet denkbar. Für weitere Details wird auf Unterlage 1 in Band 1 verwiesen.

Die näheren Details können den technischen Planunterlagen in Band 1 und Band 2 der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden auf die in diesem Zusammenhang ebenfalls verwiesen wird.

Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung werden nur die Wirkfaktoren betrachtet, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes und der für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Die vom Vorhaben ausgehenden umweltrelevanten Wirkfaktoren werden getrennt nach bau- (Wirkungen, die mit dem Bau der Trasse verursacht werden), anlage- (Wirkungen, die durch den Baukörper der Trasse verursacht werden) und betriebsbedingten (Wirkungen, die durch den Verkehr und die Unterhaltung der Trasse verursacht werden) Wirkungen und soweit möglich, nach Art, Intensität, räumlicher Reichweite und Zeitdauer quantifiziert.

Baubedingte Faktoren

- Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme und Bodenverdichtung bzw. Veränderung bestehender Bodenverhältnisse durch Baustelleneinrichtungen und Baustraßen sowie Zwischenlagerung von Aushub- bzw. Einbaumassen.
- Bauzeitliche Immissionswirkungen (Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe, optische Effekte) auf die straßennahen Bereiche durch Baustellenverkehr und Bauarbeiten.

Anlagebedingte Faktoren

Anlagebedingte Wirkungen sind im Wesentlichen:

- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Bodenversiegelung, -überbauung oder -verdichtung und damit Verlust von Lebensräumen
- Trennwirkungen und Störung funktionaler Zusammenhänge

Betriebsbedingte Faktoren

Betriebsbedingte Wirkungen werden durch den Kfz-Verkehr verursacht. Im Einzelnen können dabei folgende Wirkfaktoren unterschieden werden:

- Lärmemissionen
- Erschütterungen
- Schadstoffimmissionen

- Tierverluste durch Kollisionen

Die Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen erfolgt unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen um Gefährdungen von Tierarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie oder anderer Tierarten zu vermeiden oder zu mindern:

- Maßnahme 1: Errichtung einer Amphibienleiteinrichtung mit 6 Durchlässen (M1)
- Maßnahme 2: Vermeidung von Straßenabwässern in die Rehau (M2):
Schutz der Quelllebensräume der Rehau durch Verhinderung der Einleitung von Straßenabwässern und Verhinderung der Entwässerung und Grundwasserabsenkung (vgl. Unterlagen in Band 1 und 2).
- Maßnahme 3: Zeitliche Optimierung der Rodungsarbeiten und Baufelddräumung (M3):
Die Rodung der Gehölze findet außerhalb der Nestbau-, Lege-, Bebrütungs- und Aufzuchtzeit im Nest von Vögeln und damit während der Vegetationsruhe nach dem 30. September und bis zum 28./29. Februar statt.

1.3.2.3 Mögliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes

Die möglichen Beeinträchtigungen beschränken sich auf die im Wirkraum nachgewiesenen und im Standard-Datenbogen sowie den Erhaltungszielen genannten Lebensraumtypen und Arten.

1.3.2.3.1 Beeinträchtigung von Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL

Die Bundesstraßenbaumaßnahme greift nicht in das FFH-Gebiet ein. Wertvolle Bestandteile des Gebiets werden damit nicht berührt. Innerhalb des direkt überplanten Bereichs kommen keine Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-RL, die im Standard-Datenbogen genannt sind, vor, so dass ein Verlust dieser Lebensraumtypen auszuschließen ist.

Da das FFH-Gebiet nicht direkt an die geplante Bundesstraße 299 angrenzt, ist eine bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigung durch Erschütterungen oder Schadstoffimmissionen nicht zu erwarten (bei einem Abstand von 160 m zur neuen Trasse sind Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet auszuschließen.). Ebenso ist eine Erhöhung der Beeinträchtigung von Lebensraumtypen im FFH-Gebiet durch bauzeitliche Schadstoffe zu verneinen. Alle von der Straße ausgehenden negativen Wirkfaktoren ziehen gegenüber dem Natura 2000-Gebiet keine Beeinträchtigungen (Emissionen, Zerschneidung) nach sich.

Durch das Vorhaben entstehen keine neuen oder verstärkten Trennwirkungen bzw. Störungen funktionaler Zusammenhänge für die genannten Lebensraumtypen.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von im Standard-Datenbogen des Natura 2000-Gebietes genannten Lebensraumtypen ist mit der vorliegenden Planung auszuschließen.

1.3.2.3.2 Beeinträchtigungen von Arten nach Anhang II der FFH-RL und Anhang I der VS-RL

Im Wirkraum kommen keine Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie vor. Der Rotmilan als Art des Anhang I der VS-RL ist Nahrungsgast im Wirkraum. Bedeutsame Jagdhabitats werden jedoch nicht zerschnitten oder stärker beeinträchtigt. Horststandorte sind nicht betroffen.

Wie vorstehend in Ziffer 1.3.2.3.1 dieses Beschlusses bereits ausgeführt, grenzt das FFH-Gebiet nicht direkt an die geplante Bundesstraße an und weist einen Abstand von ca. 160 m zur Straße auf. Eine bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigung von Arten des Anhangs II der FFH-RL durch Erschütterungen oder Schadstoffe ist daher nicht zu erwarten. Der Wirkfaktor Lärm spielt in Bezug auf die im FFH-Gebiet geschützten Zielarten keine Rolle. Dies gilt umso mehr, als in dem betreffenden Bereich bereits der Sportplatz des SV Pollanten zwischen der neuen Trasse und dem Natura 2000-Gebiet liegt. Alle von der Straße ausgehenden negativen Wirkfaktoren ziehen gegenüber dem Natura 2000-Gebiet keine Beeinträchtigungen (Emissionen, Zerschneidung, Kollisionsgefahr für Tiere) nach sich.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von der im Standard-Datenbogen des FFH-Gebiets genannten Anhang II FFH-RL und Anhang I VS-RL genannten Arten ist bei vorliegender Planung auszuschließen.

1.3.2.4 Beurteilung der Beeinträchtigung des Schutzgebietes durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte

Insgesamt lässt sich mit hinreichender Sicherheit feststellen, dass das Vorhaben zu keinen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“ führen wird.

Damit ist das Vorhaben auch nicht geeignet, im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen im Sinne des § 34 Abs. 1 BNatSchG (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets führen zu können.

1.3.2.5 Ergebnis

Nachdem vorliegend bereits nach einer Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit anhand objektiver Umstände ausgeschlossen werden kann, dass das planfestgestellte Bauvorhaben überhaupt zu Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes führen kann, bedarf es keiner weiteren Untersuchung mittels einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG.

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.

Unter Berücksichtigung der nachfolgend im Wesentlichen dargestellten von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange sowie der mit der Maßnahme verfolgten Planungsziele entspricht die Entscheidung den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.1 Planrechtfertigung und Planungsziele

Das Vorhaben ist am vorgesehenen Standort vernünftigerweise geboten und objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Ebenso haben nach Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG 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.

Die vorhandene Bundesstraße 299 verläuft von Str.-km 50,866 bis Str.-km 52,654 auf einer Länge von ca. 1,8 km durch die straßenrechtliche Ortsdurchfahrt Mühlhausen. Im Bereich der Ortschaft wird die Bundesstraße mit den Kreisstraßen NM 12 und NM 19 sowie mehreren Gemeindeverbindungsstraßen höhengleich verknüpft.

Die Bundesstraße 299 weist im Bereich der Ortsdurchfahrt eine Fahrbahnbreite zwischen 6,50 m und 7,50 m auf.

Des Weiteren stellt die enge Kurve im Zuge der Bundesstraße 299 ca. bei Str.-km 51,700 eine besonders kritische Stelle dar. Hier ergeben sich – insbesondere wegen der zahlreichen Schwer- und Sondertransporte eines regionalen Unternehmens zu seinem Zweigwerk bzw. zur Lände Bachhausen-Mühlhausen - gefährliche Verkehrssituationen.

Zudem kommt es in der Ortsdurchfahrt bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen – auf das nachfolgend noch eingegangen wird - in Verbindung mit den zahlreichen Kreuzungen und Einmündungen immer wieder zu Unfällen. Deren Ursache liegt häufig in zu langen Wartezeiten für den wartepflichtigen Verkehr auf Grund der hohen

Verkehrsdichte der übergeordneten Bundesstraße, was zu teilweise riskanten Einbiege- und Querungsvorgängen führt. Verschärft wird diese Problematik durch den gut ausgebauten und übersichtlichen Verknüpfungsbereich an den Ortseingängen, der den Verkehr auf der Bundesstraße häufig zu einem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der geschlossenen Ortschaft verleitet.

Im Rahmen der vom Vorhabensträger beauftragten Verkehrserhebungen im November 2012 (Band 2: Unterlage 15) wurde für die Ortsdurchfahrt eine hohe Verkehrsbelastung von bis zu 11.600 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 9 % bis zu 11 % (1.040 – 1.090 Lkw und Busse/Tag) je betrachtetem Abschnitt ermittelt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt dabei bis zu 80 % in Bezug auf den Gesamtverkehr und sogar bis zu 95 % hinsichtlich des Schwerverkehrs. Die Reisegeschwindigkeit auf der Bundesstraße wird in der Ortsdurchfahrt aufgrund der einmündenden Straßen und der vorhandenen Lichtsignalanlagen erheblich herabgesetzt und somit die Verkehrsqualität erheblich beeinträchtigt. Die Anforderungen an eine überregionale leistungsfähige Verkehrsverbindung sind somit nur bedingt erfüllt.

Bis zum Prognosehorizont 2030 ist nach Aussage des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak im überörtlichen Verkehr nur noch eine geringe Verkehrszunahme um +5 % zu erwarten, maßgebender ist die bauliche Entwicklung in Mühlhausen. insbesondere hierbei der Gewerbepark Mühlhausen-Nord mit einer Entwicklungsfläche von insgesamt rd. 51 Hektar. Mit Prognosebelastungen von bis zu knapp 13.000 Kfz/24h wird sich die Situation in der Ortsdurchfahrt somit weiter verschlechtern.

Im Prognosenullfall (keine Umfahrung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 aber Realisierung der geplanten städtebaulichen Entwicklung) erhält die Bundesstraße 299 im Prognosejahr 2030 (vgl. auch nachfolgende Abbildung 1) nördlich des geplanten Gewerbeparks Mühlhausen-Nord eine Belastung von 12.200 Kfz/24h. Am nördlichen Ortsrand von Mühlhausen wird die Bundesstraße 299 mit 10.400 Kfz/24h belastet, was gegenüber dem Istzustand einer Zunahme um +13 % entspricht. Die Belastung der Ortsdurchfahrt (Hauptstraße) nimmt auf 11.500 Kfz/24h nördlich der Ortsmitte, 12.800 Kfz/24h in Höhe Sulzbrücke und 12.700 Kfz/24h südlich der Einmündung der Kreisstraße NM 12 (Rocksdorfer Straße) zu (+10 % gegenüber Analyse 2012). Nördlich der Kreuzung Kreisstraße NM 19/Industriestraße steigt die Belastung der Hauptstraße auf 11.400 Kfz/24h (+11 %), südlich der Kreuzung sind es bis zum Abzweig Pollanten 9.300 Kfz/24h und südlich der Anbindung Pollanten 8.000 Kfz/24h (+10 %).

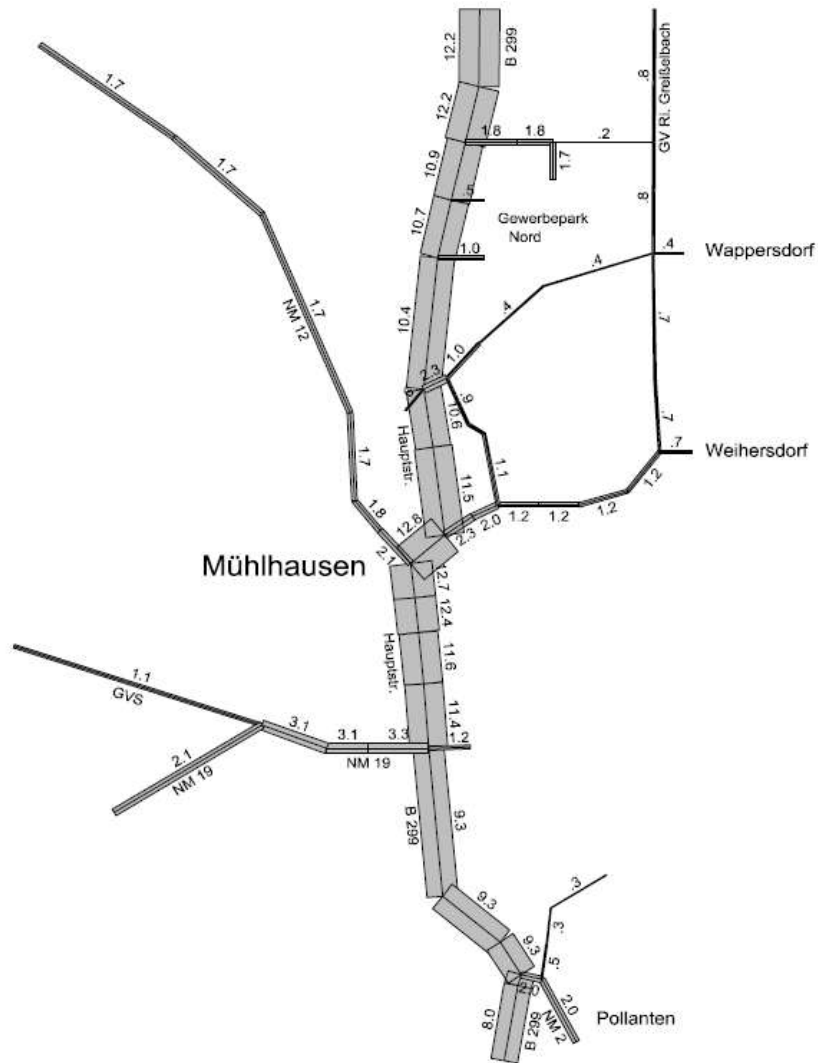


Abbildung 1: Prognosenullfall DTV 2030

Die Belastung der Kreisstraße NM 19 steigt unmittelbar westlich der Kreuzung mit der Bundesstraße 299 auf 3.300 Kfz/24h und auf 2.100 Kfz/24h in Richtung Bachhausen.

Die Anbindung der Flächen des Gewerbeparks Nord östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals erfolgt ausschließlich von Norden her über die bestehende Gemeindeverbindungsstraße von Wappersdorf zur Bundesstraße 299. Diese schließt westlich einer Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal an die Bundesstraße 299 an und wird mit rd. 1.800 Kfz/24h belastet sein. Für die Flächen westlich des Ludwig-Donau-Main Kanals sind 2 direkte Anbindungen (= Einmündungen) in die bestehende Bundesstraße 299 nördlich von Mühlhausen vorgesehen und im Prognose-Nullfall berücksichtigt. Analog zur Flächengröße wurden vom Verkehrsgutachter an den Anbindungen Belastungen von 500 Kfz/24h (nördliche Anbindung) bzw. 1.000 Kfz/24h (südliche Anbindung) angesetzt.

Mit Realisierung des plangegenständlichen Straßenbauvorhabens wird der gesamte Durchgangsverkehr durch Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 aus der Orts-

durchfahrt herausverlagert (vgl. Abbildung 2). Die Ortsumfahrung Mühlhausen wird nördlich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“ mit 8.400 Kfz/24h und südlich dieser Anschlussstelle mit 8.600 Kfz/24h belastet. Südlich davon ergibt sich zwischen den Anschlussstellen „Mühlhausen-Süd“ und „Pollanten“ eine Verkehrsbelastung von 8.000 Kfz/24h. Der Schwerververkehrsanteil nach RLS-90 im DTV ist im Bereich zwischen den Anschlussstellen „Mühlhausen-Nord“ und „Mühlhausen-Süd“ mit 9 % (Tagwert: 9 %; Nachtwert: 10 %) und im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen „Mühlhausen-Süd“ und „Pollanten“ mit 10 % (Tagwert: 10 %, Nachtwert: 10 %) anzusetzen. Durch die abschnittsweise 2+1-Verkehrsführung ist ein problemloses Überholen der Lkw's möglich und ein zügiger und leistungsfähiger Verkehrsablauf sichergestellt.

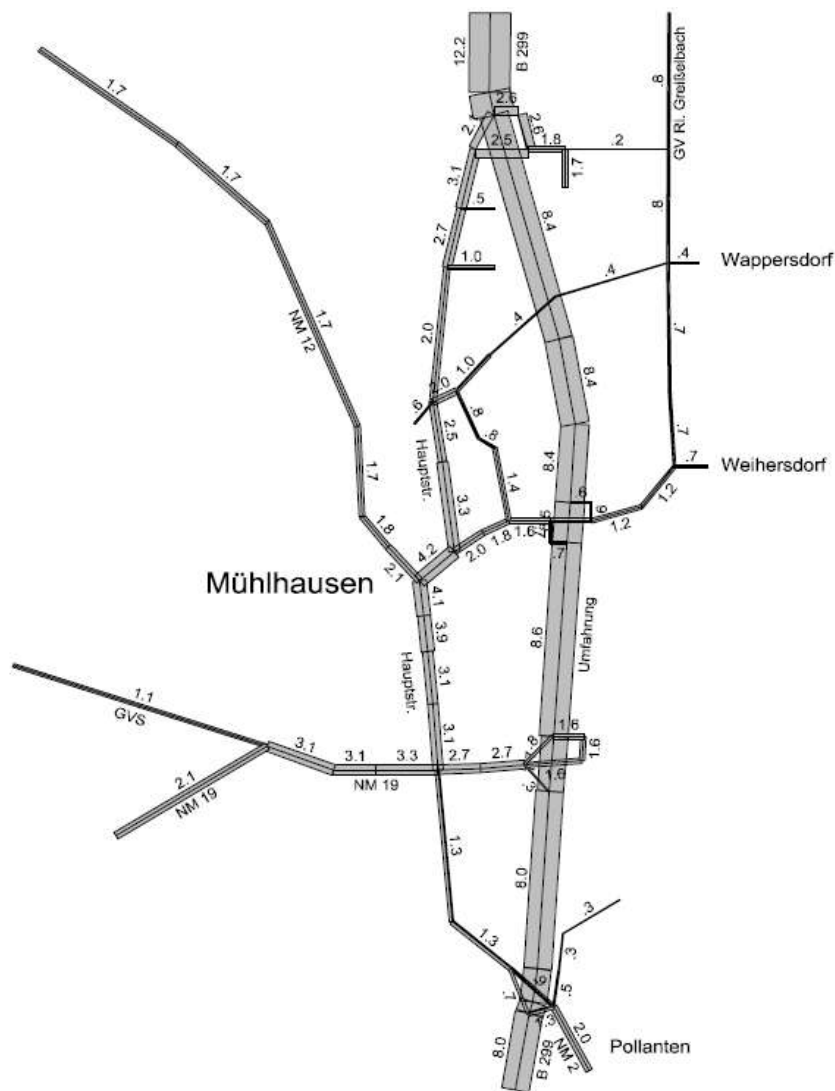


Abbildung 2: Verkehrsbelastung im Planfall im Prognosejahr 2030

Ziel der vorliegenden Planung ist eine Verbesserung dieser unbefriedigenden Verkehrssituation in Mühlhausen, die nur mit einer Ortsumgehung erreicht werden kann, da Baumaßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrt aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (vorhandene Bebauung, bestehendes Ortsstraßennetz, etc.) nicht

zielführend sind. Mit der gleichzeitigen Verlängerung der Kreisstraße NM 19, über die die Lände Bachhausen-Mühlhausen und die in ihrer Nähe angesiedelten Industriebetriebe auf kurzem Weg an die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 angebunden werden, kann eine zusätzliche Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen erreicht werden.

Die Anwohner der Bundesstraße 299 sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und hierbei insbesondere des hohen Schwerverkehrsanteils auch erheblichen Belastungen durch Lärm- und Abgasen ausgesetzt. Durch den mit dem Bau einer Umgehungsstraße einhergehenden Verkehrsrückgang im Ortsbereich um bis zu 70 % werden sich auch die daraus resultierenden Lärm- und Schadstoffbelastungen entsprechend verringern. Wobei sich hierbei auch die im Rahmen der Verlängerung der Kreisstraße NM 19 ergebenden Verkehrsverlagerungen positiv auf die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt auswirken. Eine zügige verkehrliche Abwicklung des überregionalen Verkehrs über die Ortsumgehung bringt zudem Treibstoffeinsparungen mit entsprechender Reduzierung der Luftschadstoffbelastung mit sich.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen der Maßnahme. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange noch näher eingegangen.

2.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.2.1 Landes- und Regionalplanung

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

Die Bundesstraße 299 stellt für den weiträumigen überregionalen Verkehr eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung dar. Sie fungiert als wichtiger regionaler und überregionaler Zubringer zu den Bundesautobahnen A 3, A 6 und A 9. Sie verbindet zudem die wirtschaftlichen Zentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d.Donau.

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern

- „...ist anzustreben, dass die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und Kommunikation umweltschonend gewährleisten, insbesondere durch [...]
- Optimierung des Verkehrsablaufs, [...]. (B V, Ziff. 1.1.1 (G))

- sollen beim Verkehrswegebau- und -neubau sowie der Verkehrsbedienung Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden. (B V (Z) 1.1.6)
- kommt der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besonderes Gewicht zu. (B V (G) 1.4.1)
- sollen die Bundesstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. (B V (Z) 1.4.2)

Das o.g. Planvorhaben schließt die Ausbaulücke im Verlauf der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Beilngries. Die Bundesstraße 299 bildet das verkehrliche Rückgrat von überregionaler Bedeutung im südlichen Landkreis Neumarkt mit relativ hohem und künftig weiterem Quell- und Zielverkehr.

Gemäß Regionalplan Region Regensburg ist der Bau der Ortsumgebung Mühlhausen (Landkreis Neumarkt i.d.OPf.) als besonders dringende Maßnahme enthalten (B IX 3.1) - auch um den Ortskern des Kleinzentrums (bzw. Grundzentrums lt. LEP-Entwurf 2013) Mühlhausen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. In der Regionalplankarte 2 „Siedlung und Versorgung“ ist das Rohstoffgebiet für Kies und Sand KS 4 östlich Mühlhausen soweit untergliedert, dass neben naturschutzfachlichen Belangen insbesondere auch im Hinblick auf eine Trassenfindung für die geplante Ortsumgebung eine Festlegung als Vorbehaltsgebiet KS 4/4 erfolgt ist.

Bei Baumaßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur und bei der Verkehrsbedienung sollen insbesondere auch die Belange der Wasserwirtschaft sowie des Natur- und Umweltschutzes berücksichtigt werden (B IX 1).

2.2.2 Planungsvarianten Bundesstraße 299

2.2.2.1 Vorbemerkungen

Im Rahmen der Voruntersuchung hat der Vorhabensträger mehrere Varianten untersucht. Die untersuchten Varianten (vgl. nachfolgende Abbildung 3) werden nachfolgend kurz beschrieben.

2.2.2.2 „Null-Variante“ bzw. „Ausbauvariante“

Als sogenannte „Nullvariante“ wird der durchgehende Erhalt der bestehenden Straße in Lage und Höhe bezeichnet. Im gesamten Ausbaubereich würde daher lediglich eine Sanierung des Fahrbahnbelages bzw. des Fahrbahnaufbaus erforderlich. Damit wäre allerdings eine Beseitigung der in vorstehender Ziffer 2.1 beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse (enge Kurve, unfallgefährdete Einmündungs- und

Kreuzungsverhältnisse i.V.m. der hohen Verkehrsbelastung) nicht möglich. Auch würde der Durchgangsverkehr mit dem hohen Schwerverkehrsanteil weiterhin durch die Ortsdurchfahrt fahren, so dass sich für die Anlieger keine Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen ergeben werden. Entsprechend der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 (vgl. auch Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.1) wird sich die derzeitige Verkehrsbelastung von bis zu 11.600 Kfz/24 h auf bis zu 12.700 Kfz/24 h erhöhen, so dass die Anlieger zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt sind. Hinsichtlich der Quermöglichkeit der Bundesstraße 299 in der Ortsdurchfahrt wird die Gefährdungssituation der Fußgänger und hierbei insbesondere der Kinder durch die prognostizierte Verkehrszunahme weiter verschärft.

Vergleichbar mit der „Nullvariante“ ist eine „Ausbauvariante“, mit der ein bestandsorientierter Ausbau (entsprechende Fahrbahnverbreiterungen und Kurvenbegradigungen) vorgenommen wird. Wie allerdings bereits in vorstehender Ziffer 2.1 ausgeführt, ist - unabhängig von der Tatsache, dass der Verkehr weiterhin durch Mühlhausen fahren muss – ein bestandsorientierter Ausbau aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (vorhandene Bebauung, vorhandenes Ortsstraßennetz, etc.) nicht bzw. nur mit erheblichen Eingriffen in die vorhandene Bebauung möglich.

Eine Verbesserung der unbefriedigenden Verkehrssituation in Mühlhausen kann daher nur mit einer Ortsumgehung erreicht werden, da Baumaßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrt aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (vorhandene Bebauung, bestehendes Ortsstraßennetz, etc.) nicht zielführend sind.

Im Hinblick auf die Funktion einer Bundesstraße, ist ein Verzicht auf den Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 nicht vertretbar. Ohne eine Ortsumgehung können die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Verlauf der Bundesstraße 299 nicht beseitigt werden. Da mit einer Nullvariante die unzureichenden Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen nicht beseitigt werden können und auch ein bestandsorientierter Ausbau keine wesentlichen Verbesserungen gegenüber dem Istzustand bringt, konnte die Nullvariante bzw. ein bestandsorientierter Ausbau der Bundesstraße 299 bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden werden.

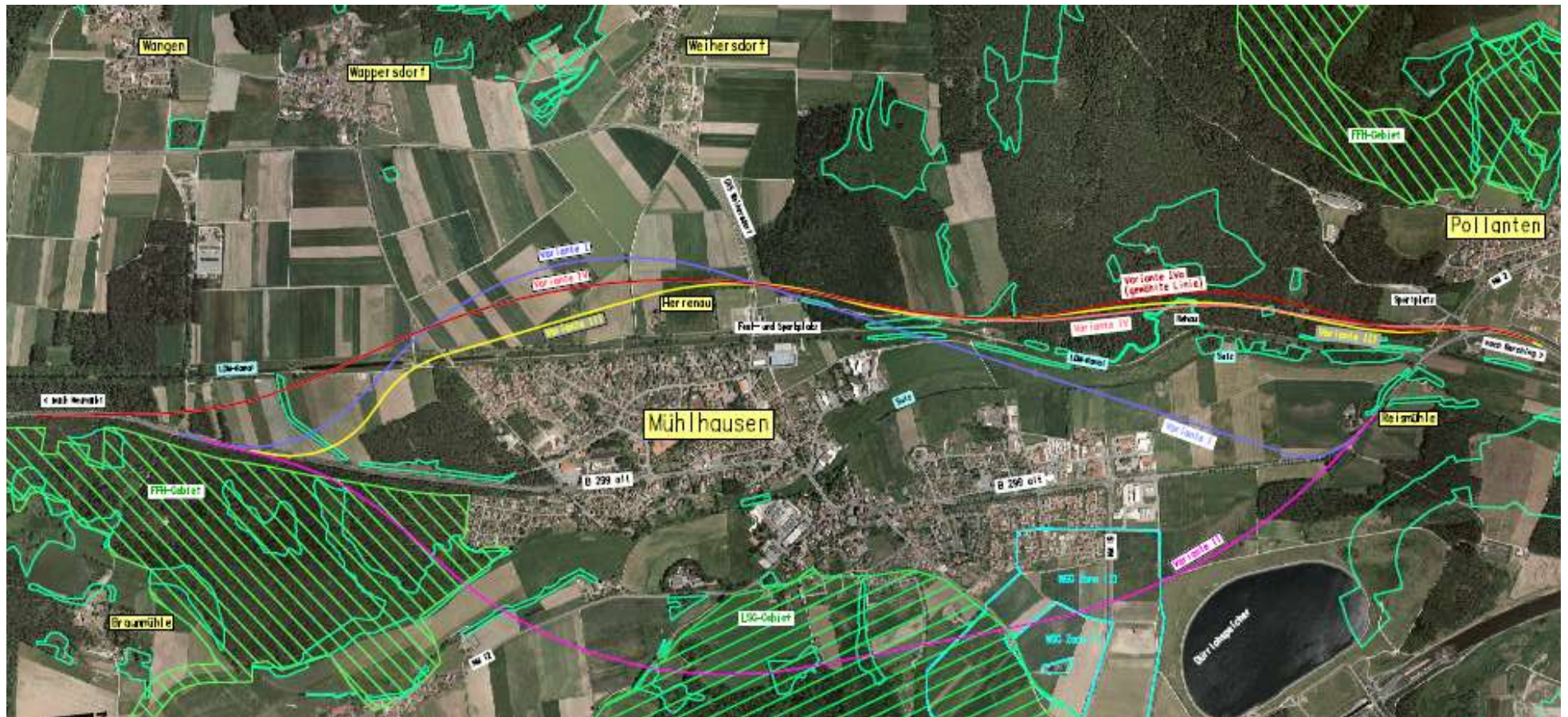


Abbildung 3: Übersichtslageplan der untersuchten Varianten (ohne Maßstab)

2.2.2.3 Beschreibung der Varianten

2.2.2.3.1 Variante I

Die Variante I beginnt von Norden kommend ca. bei Str.-km 54,0 südlich des Knotenpunktes mit der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen und schwenkt dann nach Osten von der alten Trasse ab. Nach ca. 850 m überquert sie den Ludwig-Donau-Main-Kanal oberhalb einer Schleuse und anschließend die Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Wappersdorf ca. 100 m nördlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Für die Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals ist ein Überführungsbauwerk notwendig, in dessen Zug der als Radwanderweg genutzte Parallelweg entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals auf der Westseite mit unterführt werden kann. Bis zur Querung der Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Weiherdorf verläuft die Trasse durch landwirtschaftlich genutzte Flächen. Der Fest- und Sportplatz Mühlhausen wird im weiteren Verlauf östlich umgangen. Ca. 430 m südlich der Bahnhofsstraße wird erneut der Ludwig-Donau-Main-Kanal und daran anschließend die Sulz gequert. Westlich der Sulz verläuft die Trasse in einer Geraden nach Süden und führt in geringem Abstand westlich am Weiler Reismühle vorbei. Durch die Verschwenkung der Trasse nach Westen südlich der Gemeinde Mühlhausen kann ein erheblicher Eingriff in das Waldgebiet östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals vermieden werden. Die Trasse rückt dadurch jedoch erheblich näher an die Bebauung von Mühlhausen. Die Anbindung an den Bestand am Bauende erfolgt rund 200 m südlich des bestehenden Anschlusses der Kreisstraße NM 2 mittels eines sehr kleinen Radius.

2.2.2.3.2 Variante II

Die Variante II umfährt die Gemeinde Mühlhausen westlich. Der Baubeginn im Norden ist südlich des Knotenpunktes mit der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen. Sie schwenkt dann nach Westen ab und verläuft auf einer Länge von rund 1 km durch das angrenzende Waldgebiet, welches als Natura 2000-Gebiet eingestuft ist. Im Anschluss wird die Kreisstraße NM 12 gequert. Die Trasse verläuft dann in einem langgestreckten Linksbogen überwiegend durch landwirtschaftlich genutzte Flächen westlich um Mühlhausen herum. Südlich der Kreisstraße NM 12 wird die Gemeindeverbindungsstraße nach Sulzbürg gequert. Anschließend verläuft die Trasse auf einer Länge von rund 1,3 km durch ein Landschaftsschutzgebiet und die Zonen II und III eines Wasserschutzgebietes nördlich des Dürrlohspeichers. Am Bauende östlich des Speichers im Bereich der Reismühle bindet die Trasse wieder an die bestehende Bundesstraße 299 an.

Durch die Umfahrung von Mühlhausen auf der Westseite ergeben sich erhebliche Eingriffe in Natura 2000-Gebiete und Landschaftsschutzgebiete, die auch entsprechende Kompensationsmaßnahmen erforderlich machen. Im Bereich des Wasser-

schutzgebietes sind außerdem aufgrund der Festlegungen der RiStWag zum richtliniengerechten Ausbau der Bundesstraße 299 im Wasserschutzgebiet aufwendige Abdichtungsmaßnahmen erforderlich.

2.2.2.3.3 Variante III

Die Variante III umfährt Mühlhausen auf der Ostseite. Der Baubeginn im Norden liegt ca. 250 m südlich der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal und die Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Wappersdorf werden mit Hilfe eines gemeinsamen Überführungsbauwerkes gequert. Anschließend verläuft die Trasse bis zur Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Weiherdorf östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals überwiegend durch landwirtschaftlich genutzte Flächen. Gegenüber der Variante I rückt die Trasse in diesem Bereich um bis zu 200 m näher an die Bebauung von Mühlhausen. Südlich der Gemeindeverbindungsstraße nach Weiherdorf verläuft die Variante III auf der Ostseite des Ludwig-Donau-Main-Kanals nahezu parallel zum Kanal durch das Waldgebiet nach Pollanten. Das Biotop Rehau wird dabei unmittelbar tangiert. Südlich der Kreisstraße NM 2 schwenkt die Trasse dann wieder auf die bestehende Bundesstraße 299 ein.

2.2.2.3.4 Varianten IV und IVa

Die Variante IV schwenkt bereits bei Str.-km 54,56, ca. 500 m nördlich des Knotenpunktes mit der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen, von der bestehenden Bundesstraße 299 ab. Sie verläuft in einem großen Linksbogen nach Osten und quert die Gemeindeverbindungsstraße von und nach Wangen. Nach der Kreuzung der Straßentrasse mit dem Ludwig-Donau-Main-Kanal ist eine relativ gestreckte Linienführung östlich entlang des Kanals in einem Abstand von mindestens 40 m und maximal ca. 200 m vorgesehen. Nach der Querung der Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Wappersdorf werden landwirtschaftlich genutzte Flächen durchschnitten, wobei die Trasse in einem Korridor zwischen den Varianten I und III liegt. Die Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Weiherdorf wird anschließend am selben Punkt wie bei den Varianten I und III gequert. Während der Verlauf der Variante IV durch das Waldgebiet bis nach Pollanten sich nahezu mit der Variante III deckt, verläuft die Variante IVa um bis zu 50 m weiter östlich, um das dortige Biotop „Rehau“ zu umgehen. Bei Str.-km 48,51 binden die Varianten IV und IVa wieder an die bestehende Straßentrasse der Bundesstraße 299 an.

2.2.2.4 Gegenüberstellung der Auswirkungen der einzelnen Varianten

In der Trassenabwägung wird den Belangen des Verkehrs und dem Schutz der Menschen eine höhere Bedeutung beigemessen. Die Verkehrswirksamkeit ist von zentraler Bedeutung, weil sie gerade den Grund für den Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen darstellt. Die besondere Bedeutung des Schutzgutes Mensch ist gerechtfertigt.

tigt, weil mit dem Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen die Menschen von Verkehrsimmissionen entlastet werden sollen. Daneben ist der Belang der Landwirtschaft und des Naturschutzes von großer Bedeutung. Alle übrigen Belange stehen gleichrangig nebeneinander und sind von mittlerer Bedeutung. Wir werten diese untereinander als gleichwertig.

Die planerischen Merkmale werden in der nachfolgenden Ziffer 2.2.2.4.1 tabellarisch gegenübergestellt und anschließend in Ziffer 2.2.2.4.2 die Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die Umwelt beschrieben.

2.2.2.4.1 Gegenüberstellung der planerischen Merkmale der einzelnen Varianten

Variante	Variante I	Variante II	Variante III	Variante IV/IVa
Beurteilungskriterium				
1 verkehrstechnische Merkmale				
1.1 Entwurfsgeschwindigkeit [km/h]	80	80	80	80
1.2 Baulänge (o. Anschlüsse) [km]	4,542	4,633	4,763	5,407
1.3 kleinster Radius [m]	250	1000	350	550
1.4 Kurvigkeit [gon/km]	47,6	28,6	54,4	32,8
1.5 Linienführung	kurvenreicher als Variante II, IV ; relativ enger Radius beim Weiler Reismühle; geringe Steigungen; Richtwerte der RAS-L sind aber eingehalten	sichere und zügige Linienführung im Lageplan; größere Steigungen (bis ca. 3-4%)	kurvenreicher als Varianten II, IV ; geringe Steigungen; Richtwerte der RAS-L sind aber eingehalten	sichere, ausgewogene und zügige Linienführung im Lage- und Höhenplan; geringe Steigungen
1.6 Anbindungen des vorhandenen Straßennetzes	- 3 Anschlüsse	2 - 3 Anschlüsse	4 Anschlüsse	4 Anschlüsse
	- alte B 299 im Norden - GVS Weiherdorf - NM 19 über Querspange	- (alte B 299 im Norden) - NM 12 u. Ortsstraße - NM 19 u. Ortsstraße	- alte B 299 im Norden - GVS Weiherdorf - NM 19 über Querspange - NM 2 bei Pollanten	- alte B 299 im Norden - GVS Weiherdorf - NM 19 über Querspange - NM 2 bei Pollanten
	Anschluss NM 2 bleibt unberührt	Anschluss NM 2 bleibt unberührt		
2 Wirtschaftlichkeit				
2.1 geschätzte Gesamtkosten (RQ 11,5+; inkl. Anschlüsse)	19,1	19,5	20,0	22,7
3 Lärm- und Schadstoffbelastung	Die Ortsdurchfahrt wird durch jede Variante entlastet;			
	- die Belastung für die jeweilige Bebauung am Ortsrand wird verstärkt	- die Belastung für die jeweilige Bebauung am Ortsrand wird verstärkt	- die Belastung für die jeweilige Bebauung am Ortsrand wird verstärkt	- die Belastung für die jeweilige Bebauung am Ortsrand wird verstärkt
	- Lärmschutzmaßnahmen evtl. erforderlich	- Lärmschutzmaßnahmen evtl. erforderlich	- Lärmschutzmaßnahmen evtl. erforderlich	- keine Lärmschutzmaßnahmen evtl. erforderlich
4 Städtebauliche Entwicklung	Keine Einschränkung der baulichen Entwicklung, da Nutzungen der Flächen lt. Flächennutzungsplan berücksichtigt wurden; durch den Bau einer Umgehung wird zudem eine Umgestaltung des Ortskerns möglich.			
5 Sonstiges	geringe Zerschneidung	große Zerschneidung	große Zerschneidung	große Zerschneidung
Hochspannungsleitung	...	zweimal gekreuzt

Tabelle 6: Gegenüberstellung der planerischen Merkmale der einzelnen Varianten

2.2.2.4.2 Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die Umwelt

2.2.2.4.2.1 Methodik des Variantenvergleichs

Die grundsätzliche Vorgehensweise des vom Büro ANUVA durchgeführten Variantenvergleichs orientiert sich an den Vorgaben der Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS). Diese Vorgehensweise ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Es erfolgt dabei eine systematische Verknüpfung der Grundlagendaten bzw. der ermittelten Qualitäten/Empfindlichkeiten der untersuchten Parameter/Funktionen einzelner Schutzgüter mit den vorhabensbezogenen Wirkfaktoren. Gemäß der genannten Richtlinie ist es sinnvoll, die ermittelten Umweltauswirkungen in eine hierarchische Reihenfolge zu bringen. Die nach RUVS zu bildenden Auswirkungsklassen sind in der nachfolgenden Tabelle 7 dargestellt.

Auswirkungsklasse (AWK)	Definition
I	Sachverhalt, der bei straßenbedingter Beeinträchtigung erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt und der sich zulassungshemmend auswirken kann.
II	Sachverhalt, der bei straßenbedingter Beeinträchtigung ebenfalls zu erheblichen Umweltauswirkungen führen kann und der im Rahmen der Abwägung entscheidungserheblich ist.
III	Sachverhalt, der bei straßenbedingter Beeinträchtigung zu Umweltauswirkungen unterschiedlicher Erheblichkeit führt und der bedingt entscheidungsrelevant ist.

Tabelle 7: Auswirkungsklassen zur Beurteilung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen eines Vorhabens (nach RUVS 2008)

Der Variantenvergleich erfolgt in zwei Stufen, wobei zunächst für jedes einzelne Schutzgut eine schutzgutinterne Rangfolge und dann in einem zweiten Schritt eine schutzgutübergreifende Rangfolge ermittelt wird.

Schutzgutinterner Vergleich

Die Ergebnisse der schutzgutinternen Beurteilung werden in den folgenden Tabellen für die Varianten in Relation zueinander gesetzt und als ordinale Rangfolge abgebildet. Dabei wird neben der Reihung (1= günstigste Variante) auch die Beurteilung einer Variante (+ = leicht günstiger, ++ = deutlich günstiger, +++ sehr deutlich günstiger) zur nächstgünstigen hinterlegt.

Für die schutzgutinterne Vorteilsbildung wurden die Einzelergebnisse aller betrachteten Parameter miteinander verglichen, um ein Gesamtergebnis zu erhalten. Hierbei finden die Auswirkungsklassen der jeweiligen ökologischen Funktionen/ Parameter Berücksichtigung. Besonderes Gewicht liegt auf der Auswirkungsklasse I. Da die der Auswirkungsklasse I zugeordneten Parameter grundsätzlich als zulassungskritisch

einzustufen sind, wurden die Varianten zunächst im Hinblick auf diese Parameter miteinander verglichen. Erwies sich hierbei eine der Varianten als deutlich vorteilhafter, so wurde der Variantenvergleich an dieser Stelle beendet.

Soweit sich bezüglich der Parameter der Auswirkungsklasse I (sofern für das Schutzgut vorhanden) keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Varianten ergaben, waren auch die weiteren Auswirkungsklassen mit in die Betrachtung einzu beziehen. Die Vor- und Nachteile wurden je nach Auswirkungsklasse des Parameters unterschiedlich stark gewichtet, wobei das Gewicht von Auswirkungsklasse III zu Auswirkungsklasse I zunimmt. Als Ergebnis wurde so die schutzgutinterne Vorteilsvariante ermittelt, die Grundlage für den anschließenden schutzgutübergreifenden Variantenvergleich ist.

Schutzgutübergreifender Variantenvergleich

Der schutzgutübergreifende Variantenvergleich setzt sich aus der vergleichenden Gegenüberstellung der schutzgutspezifischen Ergebnisse sowie der Beurteilung der FFH-Verträglichkeit und der artenschutzrechtlichen Beurteilung zusammen. Zunächst wurden die schutzgutbezogenen Ergebnisse vergleichend zu einem Zwischenergebnis zusammengeführt. Maßgeblich sind die schutzgutspezifischen Rangfolgen und die jeweils höchste, betroffene Auswirkungsklasse. Eine besondere Entscheidungsrelevanz für ein Schutzgut ergibt sich insbesondere dann, wenn Vorteile auf geringere Beeinträchtigungen von zulassungskritischen Parametern der Auswirkungsklasse I und/oder II zurückzuführen sind.

Die Aspekte der FFH-Verträglichkeit und des Artenschutzes flossen ebenfalls in die Betrachtung des Schutzguts Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt mit ein, werden jedoch auch noch einmal gesondert analysiert. Als Ergebnis wurde eine gutachterliche Empfehlung für die aus Umweltsicht zu bevorzugende Variante getroffen.

2.2.2.4.2.2 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie die Auswirkungen der Varianten

a) Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Für das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit stellen die Varianten IV und IVa die günstigsten Varianten dar. Die Variante II schneidet in allen Kriterien bis auf die Querung von Rad- und Wanderwegen am ungünstigsten ab. Ausschlaggebend für die Beurteilung als mit Abstand letzte Variante ist die lange Querung des regionalen Grünzugs, der größere Verlust bzw. die längere Querung des Schutzbereichs Siedlungsumfeld sowie die größeren Beeinträchtigungen von sensiblen Grünflächen und Erholungsbereichen (Friedhof).

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Verlust von Bereichen mit besonderem Schwerpunkt für die Erholungseignung	II	2 ++	3	1 +++	1 +++	1 +++
Verlust und Beeinträchtigung des Schutzbereichs Wohnumfeld	III	2 ++	3	3	1 +++	1 +++
Verlust und Beeinträchtigung von Erholungseinrichtungen im siedlungsnahen Bereich	III	2 +++	3	1 +	1 +	1 +
Verlust von Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung	III	1 +++	2	1 +++	1 +++	1 +++
Querung von Rad- und Wanderwegen	III	2	1 +	1 +	1 +	1 +
Gesamtbewertung		3	4	2	1	1

Tabelle 8: Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Mensch

b) *Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt*

Die Variante II stellt die ungünstigste Variante dar, deren Zulässigkeit aufgrund der flächigen Beeinträchtigung von FFH-Lebensraumtypen innerhalb des Schutzgebiets in einer gesonderten FFH-VP zu prüfen wäre. Auch in Bezug auf den Verlust von Biotopen mit Schutz nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG schneidet die Variante deutlich schlechter ab. Die Variante IVa bedingt gemeinsam mit der Variante I voraussichtlich die geringsten Flächenverluste geschützter Biotope (§ 30 BNatSchG). Aber in Bezug auf weitere amtlich kartierte Biotope mit langen Wiederherstellungszeiten (Kriterium der Auswirkungsklasse II) ist die Variante IVa deutlich günstiger als die Variante II. Daher stellt die Variante IVa, auch unter Berücksichtigung der abwägungsrelevanten Kriterien die günstigste Lösung vor der Variante I dar.

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Verlust von FFH-Lebensraumtypen innerhalb der FFH-Gebiete	I	1 +++	2	1 +++	1 +++	1 +++
Verlust von gesetzlich geschützten Biotopen	I	1 +	3	2 +++	2 +++	1 ++
Verlust von weiteren amtlich kartierten Biotoptypen mit langen Wiederherstellungszeiten (v.a. Wälder)	II	2 ++	3	2 ++	2 ++	1
Verlust von nach Anhang I FFH-RL geschützten Lebensraumtypen außerhalb des Schutzgebiets	III	1 +	2	2	2	1 +
Verlust von Wald mit besonderer Bedeutung als Biotop	III	1 +++	2	1 +++	1 +++	1 +++
Verlust von weiteren amtlich kartierten Biotoptypen mit kurz- bis mittelfristigen Wiederherstellungszeiten	III	2	1 +	2	2	2
Beeinträchtigung von Naturdenkmälern	III	<=>	<=>	<=>	<=>	<=>
Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffe	III	1 +++	5	2 +	4 +++	3 +

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Beeinträchtigung von Biotopen durch Stickstoff	III	1 +++	3	2 +	2 +	2 +
Verlust von Landschaftsschutzgebiet	III	1 +++	2	1 +++	1 +++	1 +++
Gesamtbewertung		2	5	4	3	1

Tabelle 9: Gesamtschau der Varianten für das Teilschutzgut Pflanzen

Für das Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt stellt die Variante I die gegenüber der Variante IV etwas günstigere Lösung dar. Dies begründet sich insbesondere durch die Schonung der sehr hoch bedeutsamen Waldflächen nördlich von Mühlhausen und der Rehau. Die Variante IVa bedingt Beeinträchtigungen der Rehau, rückt aber deutlich weiter von den empfindlichen Bereichen ab als die Varianten III und IV. Die Variante II bedingt Verluste und Beeinträchtigungen von Lebensräumen von im FFH-Gebiet geschützten Arten durch die Querung desselben, weshalb sich hier die Frage der Verträglichkeit mit den Schutzziele stellt. Des Weiteren beeinträchtigt sie deutlich mehr Arten als die anderen Varianten.

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Verlust und Beeinträchtigung von Lebensräumen der Arten innerhalb der zu ihrem Schutz ausgewiesenen FFH-Gebiete	II	1 +++	2	1 +++	1 +++	1 +++
Betroffenheit europarechtlich geschützter planungsrelevanter Arten	II	1 ++	3	2 ++	2 ++	1 ++
Querung von Luchslebensräumen	III	1 +	1 +	2	2	2
Verlust von Lebensräumen mit hoher und sehr hoher Bedeutung	III	1 +++	4	2 ++	3 +++	2 ++
Gesamtbewertung		1	5	3	4	2

Tabelle 10: Gesamtschau der Varianten für das Teilschutzgut Tiere

c) *Boden*

Für das Schutzgut Boden stellt die Variante I die günstigste Variante dar. Es handelt sich um die kürzeste Trasse und führt nicht zu einer Beeinträchtigung wertvoller Bodentypen. Verluste und Beeinträchtigungen solcher Böden sind aufgrund der vorliegenden Daten lediglich für die Variante II zu erwarten. Die Varianten IV und IVa schneiden vor allem aufgrund ihrer Länge am schlechtesten ab. Beim Schutzgut Boden handelt es sich um ausschließliche Betroffenheiten in der Auswirkungsklasse III, die als abwägungsrelevant und somit im Vergleich zu Beeinträchtigungen in der Auswirkungsklasse I und II, als von nachgeordneter Bedeutung einzustufen sind.

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Überbauung wertvoller Bodentypen	III	1 ++	2	1 ++	1 ++	1 ++
Gesamte Bodenversiegelung	III	1 +	2 +	3 +	4	4
Gesamtbewertung		1	2	2	3	3

Tabelle 11: Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Boden

d) *Wasser*

Die Varianten III, IV und IVa stellen gleichwertig die günstigsten Varianten für das Schutzgut Wasser dar. Sie bedingen keine Beeinträchtigungen der in der Auswirkungsklasse II genannten Schutzgebiete bzw. des ausgewiesenen Vorranggebiets. In Bezug auf das abwägungsrelevante Kriterium der Querung von Fließgewässern werden durch diese Varianten die wenigsten beansprucht. Die Unterschiede in Bezug auf die Bewertung der nachfolgenden Plätze sind lediglich gering. Zwar bedingt die Variante II einen Eingriff in das Wasserschutzgebiet, Zone III, ist aber in Bezug auf die Beeinträchtigung von Überschwemmungsgebieten und dem Vorranggebiet Hochwasserschutz deutlich günstiger. Hier stehen die Anforderungen der RiStWag dem Ausgleichsbedarf an Retentionsraum sowie mögliche Schwierigkeiten in Bezug auf den Baugrund gegenüber. Weiterhin ausschlaggebend für die leicht günstigere Bewertung der Variante II ist die zweimalige Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals und die damit leicht erhöhte Anzahl an zu querenden Fließgewässern.

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Beeinträchtigung/ Durchfah- rung von Überschwemmungs- gebieten	II	3	2 ++	1 +++	1 +++	1 +++
Beeinträchtigung/ Durchfah- rung von Wasserschutzgebie- ten	II	1 +++	2	1 +++	1 +++	1 +++
Durchfahung von im Regio- nalplan ausgewiesenem Vor- ranggebiet für Hochwasser- schutz	II	3	2 ++	1 +++	1 +++	1 +++
Überbauung, Verrohrung und Verlegung von Fließgewäs- sern im Zuge von Gewässer- querungen	III	3	2 +	1 +++	1 +++	1 +++
Gesamtbewertung		3	2	1	1	1

Tabelle 12: Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Wasser

e) *Luft und Klima*

Für das Schutzgut Klima stellt die Variante I die günstigste dar. Die Variante IVa schneidet aufgrund der größeren Betroffenheit von Kaltluftentstehungsgebiet in Kombination mit der längsten Querung von Wald mit besonderer Bedeutung für den Immissionsschutz (lokal) mit geringem Abstand zur Variante IV am schlech-

testen ab. Ähnlich wie beim Boden unterliegen sämtliche Kriterien des Schutzguts der schutzgutübergreifenden Abwägung.

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Funktionsverminderung, Kalt- und Frischluftleitbahnen	III	1 +	2	1 +	1 +	1 +
Funktionsverminderung, Kaltluftentstehungsgebiete	III	1 ++	2 +	3	3	3
Funktionsverminderung, Frischluftentstehungsgebiete	III	1 +++	2	1 +++	1 +++	1 +++
Überbauung von Wald mit besonderer Bedeutung für den Immissionsschutz, lokal	III	1 +++	1 +++	2 +	2 +	3
Gesamtbewertung		1	2	3	3	4

Tabelle 13: Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Luft und Klima

f) *Landschaft*

Die Varianten IV und IVa stellen gleichwertig die günstigsten Varianten für dieses ebenfalls vollständig der Abwägung unterliegende Schutzgut dar. Sie bedingen keinen Eingriff und keine Beeinträchtigung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild (wie Variante I) und queren den Ludwig-Donau-Main-Kanal in einem landschaftlich weniger hochwertigen Bereich als die Varianten III und I. Die zweimalige Querung dieses landschaftlich bedeutsamen Bereichs mit entsprechend notwendigen landschaftlich weitsichtbaren Brückenbauwerken führt zu der schlechten Bewertung der Variante I in diesem Zusammenhang. Sie stellt gemeinsam mit Variante II, die als einzige Linienführung Wald mit besonderer Bedeutung quert, die ungünstigste Variante für das Schutzgut dar.

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Beeinträchtigung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild	III	1 +++	2	1 +++	1 +++	1 +++
Beeinträchtigung naturraumtypischer/ landschaftsbildprägender Strukturen	III	4	3 +++	2 +++	1 +	1 +
Gesamtbewertung		3	3	2	1	1

Tabelle 14: Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Landschaft

g) *Kulturgüter und sonstige Sachgüter*

Für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter stellt die Variante III die, gegenüber den nachfolgenden Varianten IV und IVa, leicht günstigere Variante dar. Hintergrund ist die deutlich siedlungsnähere Querung des als Baudenkmal geschützten Ludwig-Donau-Main-Kanals. Die Variante I schneidet aufgrund der zweimaligen Querung dieses Bauwerks am ungünstigsten ab, obwohl sie im Ge-

gensatz zu der Variante II zu deutlich weniger Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern führt. Allerdings sind bei den Bodendenkmälern im Bedarfsfall Schutzmaßnahmen oder auch Sicherungsmaßnahmen möglich, während eine Überbauung des Kanals zu deutlicheren Beeinträchtigungen führt.

Wirkfaktor	AWK	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Verlust oder Beeinträchtigung von Bodendenkmälern	II	1 ++	2	1 ++	1 ++	1 ++
Verlust oder Beeinträchtigung von Baudenkmälern	II	4	1 ++	2 +	3 +++	3 +++
Verlust obertägiger Bodenabbaufäche: Vorbehaltsgebiet	III	1 +++	1 +++	2	2	2
Gesamtbewertung		4	3	1	2	2

Tabelle 15: Gesamtschau der Varianten für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

h) Wechselwirkungen

Im Falle der vorliegenden Varianten zur geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 entstehen durch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern jedoch keine zusätzlichen Belastungen, die nicht bereits bei den einzelnen Schutzgütern betrachtet wurden. Gleichwohl ergeben sich durch die Wechselwirkungen synergistische Effekte in Bezug auf mögliche Konfliktlösungen. Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen für ein Schutzgut können so konzipiert sein, dass sie meist auch gleichzeitig zur Kompensation der Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Schutzgüter beitragen.

2.2.2.5 Aussagen Dritter zu den Varianten

Die Gemeinde Mühlhausen hat der Linienführung der Variante IV zugestimmt und diese Trasse in den seit 2. Juli 2003 rechtskräftigen Flächennutzungsplan aufgenommen. Gegen die durch geringfügige Änderungen entstandene Variante IVa bestehen keine Einwände.

Einer Planung der Ortsumgehung entsprechend der Variante IV wurde seitens des Stadtrates der Stadt Berching am 13. April 1997 zugestimmt. Die Trasse findet sich auch im Entwurf des Flächennutzungsplanes wieder. Auch von Seiten der Stadt Berching bestehen gegen die durch geringfügige Änderungen entstandene Variante IVa keine Einwände.

2.2.2.6 Bewertung der Varianten

2.2.2.6.1 „Null-Variante“ bzw. „Ausbauvariante“

Die möglichst weitgehende Verschonung Dritter vor Eingriffen in ihr Privateigentum, die weitgehende Schonung zusammenhängender landwirtschaftlicher Produktions-

flächen und die Minimierung der Baukosten durch Nutzung der bereits vorhandenen Straßensubstanz sind vernünftige Erwägungen, die berücksichtigungsfähig sind (vgl. BVerwG vom 25. September 2002, 9 A 5/02 – juris, Rn. 41 f.).

Es liegt auf der Hand, dass ein bestandsorientierter Ausbau gerade mit Blick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung einer Planfeststellung für das Eigentum an privaten Grundstücken mit vergleichsweise wenigen Eingriffen verbunden ist. Das gilt im Grundsatz auch für die naturschutzrechtlichen Gesichtspunkte und die agrarstrukturellen Belange.

Mit einer „Null-Variante“, die aus einer Sanierung der Ortsdurchfahrt in den bisherigen Abmessungen besteht, lassen sich die vorstehend in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse nicht beseitigen. Sie kommt daher nicht als vorzugswürdigste Alternative in Betracht. Die bloße Straßensanierung verbessert die Verkehrssicherheit nicht, denn die teils unstete Linienführung bleiben erhalten. Die Leistungsfähigkeit der Straße bliebe bei einer bloßen Sanierung ebenfalls hinter den Anforderungen zurück, die Bundesstraßen erfüllen müssen. Die Straßenbreite ist für die Verkehrsbelastung, insbesondere für den Schwerverkehr, nicht mehr ausreichend. Der derzeitige Ausbauzustand entspricht nicht mehr dem in der Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q, Ausgabe 1996) als anerkannte Regel der Technik dargestellten erforderlichen Maß. Zwischenzeitlich wurde zwar die RAS-Q, Ausgabe 1996, sowie weitere den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegende Richtlinien (RAS-L, RAS-K-1, AH RAL-K-2, RAS-K-2-B) durch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012) ersetzt. Entsprechend der Ziffer 1 des Einführungsschreibens der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 29. Oktober 2013, Az.: IID9-43411-001/95 zur RAL wurde aufgrund des bereits eingeleiteten Baurechtsverfahren mit dem Ministerium festgelegt, dass die vor Einführung der RAL, Ausgabe 2012 geltenden Richtlinien weiter anzuwenden sind.

Es ist vernünftig, den Ausbau der Bundesstraße nach den Erfordernissen der einschlägigen technischen Regelwerke vorzunehmen. Eine reine Straßensanierung würde zwar zu keinen neuen Eingriffen in fremde Grundstücke führen und wäre mit geringeren Kosten verbunden, sie würde jedoch die verkehrlichen Probleme, die den Anlass zur Ausbauplanung gegeben haben, nicht lösen. Die Sanierung ist zur Problembewältigung nicht geeignet.

Eine bestandsorientierte „Ausbauvariante“, mit der entsprechende Linienverbesserungen vorgenommen werden und die Fahrbahn eine den Richtlinien entsprechende einheitlich durchgehende Fahrbahnbreite erhält, wäre mit nicht vertretbaren Eingriffen

in die vorhandene Bebauung verbunden. Auch müsste der Durchgangsverkehr mit dem hohen Schwerverkehrsanteil weiterhin durch die Ortsdurchfahrt fahren, so dass sich für die Anlieger keine Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen ergeben werden.

Ein weiterer entscheidender Nachteil aller den Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt betreffenden Varianten besteht darin, dass der entsprechend den Verkehrsprognosen künftig zunehmende Verkehr mit dem hohen Schwerverkehrsanteil weiterhin durch Mühlhausen geführt wird und die Anlieger der Ortsdurchfahrt - unabhängig von den Verkehrssicherheitsaspekten - verstärkt auch künftig den verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt sind, wobei aktive Lärmschutzmaßnahmen im Ortsbereich nicht möglich sind.

Die „Null-Variante“ sowohl als reine Sanierung der bestehenden Ortsdurchfahrt, wie auch als „Ausbauvariante“, drängt sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht auf und lässt beide Varianten nicht als vorzugswürdig erscheinen. Im Übrigen sind die unbestreitbaren naturschutzfachlichen, denkmalschützerischen sowie land- und forstwirtschaftlichen Nachteile des Vorhabens unter Berücksichtigung sämtlicher Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Vorhaben zwingend erfordern. Die mit einer Ortsumgehung erzielbaren Verbesserungen der Verkehrssicherheit und Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Bundesstraßenverbindung sowie der Entlastung der Anlieger von verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen werden als höher-rangig gegenüber den Vorteilen einer „Null-Variante“ bzw. einer „Ausbauvariante“ erachtet. Sowohl die „Null-Variante“ wie auch die „Ausbauvariante“ kann somit zu Recht ausgeschieden werden und werden demzufolge auch bei den weiteren Ausführungen nicht mehr gesondert mit betrachtet.

Im Übrigen ist mit der Aufnahme der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 in den Bundesverkehrswegeplan – der Gesetzeskraft besitzt – als „vordringlicher Bedarf“ der Bedarf einer Ortsumgehung verbindlich festgelegt.

2.2.2.6.2 Varianten I, II, III, IV und IVa

Unter Hinweis auf die tabellarische Gegenüberstellung in vorstehender Ziffer 2.2.2.4.1 weisen alle Varianten unter planungsspezifischen Gesichtspunkten Vor- und Nachteile auf. So werden z.B. die wesentlichen Vorteile der Varianten IV und IVa in Bezug auf die Linienführung durch die Mehrlänge und den damit verbundenen größeren Flächenverbrauch sowie die größere Zerschneidungswirkung wieder nahezu egalisiert.

Wie bereits in vorstehender Ziffer 2.2.2.4 ausgeführt wird in der Trassenabwägung den Belangen des Verkehrs und dem Schutz der Menschen eine höhere Bedeutung

beigemessen. Die Verkehrswirksamkeit ist von zentraler Bedeutung, weil sie gerade den Grund für den Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen darstellt. Es ist festzuhalten, dass alle Varianten gegenüber dem Bestand zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen führen und durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu einer Entlastung der Straßenanlieger von Staub- und Lärmbelastungen beitragen. Während allerdings die Varianten I, II und III teilweise nahe an vorhandene Ortsrandbebauungen heranrücken und somit zu einer entsprechenden Beeinträchtigung bisher nicht von Verkehrslärm beeinträchtigter Bereiche führen - wodurch voraussichtlich Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden - weisen die Varianten IV und IVa einen Abstand zur Bebauung auf, der eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ausschließt.

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Umwelt stellt die Variante IVa die günstigste Trassenführung dar. Dies lässt sich insbesondere damit begründen, dass sie bei den entscheidungsrelevanten Schutzgütern Mensch (und menschliche Gesundheit), Pflanzen (und biologische Vielfalt) und Tiere (und biologische Vielfalt) die beste oder zumindest zweitbeste Variante darstellt. In Bezug auf die abwägungsrelevanten Schutzgüter Klima und Boden stellt die Variante dagegen die für diese Schutzgüter ungünstigste Lösung dar. Für das Schutzgut Landschaft wurde die Variante IVa gleichrangig mit der Variante IV als günstigste beurteilt.

Die Varianten IV und III stellen, trotz unterschiedlicher Betroffenheiten gleichrangig die zweitgünstigsten Lösungen dar, obwohl sie in Bezug auf Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt deutlich ungünstiger abschneiden als die Variante I. Dies kann vor allem mit der geringen Beeinträchtigung der Schutzgüter Mensch und menschliche Gesundheit, Pflanzen und biologische Vielfalt und Wasser begründet werden.

Die Variante II stellt die mit Abstand ungünstigste Lösung dar. Sie bedingt die größten Beeinträchtigungen der entscheidungserheblichen Schutzgüter Mensch, Pflanzen und Tiere.

Schutzgut	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IVa
Mensch, menschliche Gesundheit	3	4	2	1	1
Pflanzen und biologische Vielfalt	3	4	2	1	1
Tiere und biologische Vielfalt	1	5	3	4	2
Boden	1	2	2	3	3
Wasser	3	2	1	1	1
Klima	1	2	3	3	4
Landschaft	3	3	2	1	1
Kultur- und Sachgüter	4	3	1	2	2
Gesamtbewertung UVS	3	4	2	2	1

Tabelle 16: Gesamtbewertung bezüglich der Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten

FFH-Verträglichkeit

Bezüglich der FFH-Verträglichkeit kommt es bei Variante II mit hoher Prognosesicherheit zu einer erheblichen Beeinträchtigung des prioritären Lebensraumtyps 91E0* (Auwald) im FFH-Gebiet 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt“. Eine erhebliche Beeinträchtigung von nach Anhang II FFH-RL geschützten Arten (Gelbbauchunke, Kammmolch und Grüne Keiljungfer) ist dagegen – ggf. unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung – nicht zu erwarten. Mit den Varianten I, III, IV und IVa sind dagegen erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Lebensraumtypen oder FFH-rechtlich geschützten Arten innerhalb von FFH-Gebieten nahezu ausgeschlossen.

Ergebnisse Artenschutz

Die artenschutzrechtliche Betrachtung zeigt, dass es bei allen Varianten zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen kommt, die jedoch durch die entsprechenden Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen voraussichtlich vermieden werden können. Der Aufwand zur Vermeidung ist allerdings unterschiedlich hoch. Variante I führt zu der geringsten Zahl an zu vermeidenden Verbotstatbeständen, während die Variante II voraussichtlich die höchste Anzahl an Verboten bedingt. Durch die größere Distanz zur Rehau sind zwar bei der Variante IVa die gleichen Arten, wie bei den Varianten III und IV betroffen, die Beeinträchtigung unterscheidet sich aber hinsichtlich der Intensität deutlich. Der Maßnahmenumfang zur Sicherung des Lebensraums der Rehau und der vorkommenden Arten ist für die Variante IVa deutlich geringer als für die Varianten III und IV.

Wie die Betrachtung der Ergebnisse aus FFH-Verträglichkeit und Artenschutz gezeigt hat, ist die westlich der Ortschaft Mühlhausen verlaufende Variante II die mit Abstand ungünstigste Variante, und stellt aufgrund der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt“ keine zulassungsfähige Alternative dar.

Für alle anderen Varianten ist aufgrund vorliegender Datenlage und Beurteilung eine Zulassungsfähigkeit – mit unterschiedlich hohem Aufwand in Bezug auf die notwendigen Maßnahmen – gegeben. Die Variante I ist hier mit hoher Wahrscheinlichkeit die günstigste Lösung, da sie wertvolle Lebensräume nördlich von Mühlhausen und insbesondere die Rehau und angrenzende Flächen schont. Die Variante II stellt aufgrund der deutlich höheren Anzahl betroffener Arten die ungünstigste Trassenführung dar.

Bei der Betrachtung der Schutzgüter wird deutlich, dass die Auswirkungen der Varianten III, IV und IVa sich aufgrund ihres geringfügig unterschiedlichen Verlaufs innerhalb des Waldes östlich des Ludwig-Donau-Kanals in Bezug auf einige Schutzgüter

nur wenig bis gar nicht unterscheiden. Doch insbesondere für das Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt ergeben sich Vorteile für die Variante IVa, weshalb sie insgesamt als etwas günstiger zu beurteilen ist. Grund dafür ist insbesondere die im Vergleich zu Varianten III und IV größeren Entfernung zu dem sehr hoch bedeutsamen Lebensraum Rehau.

Unter Berücksichtigung der untersuchten und bilanzierten Wirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter sowie auf die Erhaltungsziele des Natura 2000-Gebiets und den Artenschutz ist die Variante IVa der Variante III gefolgt von der Variante IV vorzuziehen.

2.2.3 Planungsvarianten Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19

Die Linienführung der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 wird im Wesentlichen bestimmt durch den Anschluss an das bestehende Straßennetz im Bereich der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen und die hier vorhandene Bebauung. Die von Westen kommende Kreisstraße NM 19 wird dabei unter Einbeziehung der Industriestraße über den Anschlusspunkt an die Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 299 verlängert. In der Weiterführung der Querspange bietet sich eine geradlinige Verbindung zur Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 an, da damit die kürzeste und mit den geringsten Eingriffen in Grundstücke Dritter und in Natur und Landschaft verbundene Trassenführung geschaffen werden kann;

Der Eingriff in nach § 30 BNatSchG geschützte Bereiche lässt sich unter Berücksichtigung der im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ nach den Richtlinien einzuhaltenden Trassierungsparameter nicht vermeiden und auch nicht weiter reduzieren. Zu berücksichtigen ist dabei, dass selbst mit einer – aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglichen – Verschwenkung der Trassenführung nach Norden Eingriffe in nach § 30 BNatSchG geschützte Bereiche nicht vermieden werden können. Eine versetzte Kreuzung mit geradliniger Führung der Verlängerung der Kreisstraße NM 19 südlich des Gewerbegebietes zur geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 würde zu wesentlich größeren Eingriffen in das von der Wasserwirtschaftsverwaltung renaturierte Sulztal und die östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals gelegenen und nach § 30 BNatSchG geschützten Flächen führen. Unter Berücksichtigung der im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ erforderlichen Rampen würde der Biotopkomplex Rehau nahezu vollständig zerstört.

2.2.4 Gesamtbetrachtung (Planungsvarianten Bundesstraße 299 und Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19)

Bei einer Planlösung für die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 entsprechend der Variante II würde sich eine direkte Kreuzung mit der

Kreisstraße NM 19 ergeben. Auch wenn der Kreuzungsbereich in der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes liegt, würde insgesamt gesehen ein Anschluss der Kreisstraße NM 19 über eine Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ mit den dazu erforderlichen Umbaumaßnahmen im unmittelbaren Kreuzungsbereich zu deutlich geringeren Eingriffen gegenüber den bei den östlich von Mühlhausen liegenden Ortsumgehungsvarianten erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen zum Anschluss der Kreisstraße NM 19 führen. Die in vorstehender Ziffer 2.2.2 näher geschilderten Nachteile der Variante II für eine Ortsumgehungsstrasse im Zuge der Bundesstraße 299 überwiegen allerdings die Vorteile aufgrund der geringeren Eingriffe bezüglich des Anschlusses der Kreisstraße NM 19 bei weitem. Auch unter Berücksichtigung des Anschlusses der Kreisstraße NM 19 stellt somit eine Ortsumgehung entsprechend der Variante II keine vorzugswürdige Lösung dar.

Eine Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 entsprechend der Variante I würde gegenüber den verbleibenden Varianten III, IV und IVa eine kürzere Ausbaulänge der Kreisstraße NM 19 erfordern. Die zur Anbindung der Kreisstraße NM 19 an diese ortsnahe Umgehungsstrasse erforderliche Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ würde allerdings vollständig im Überschwemmungsgebiet der Sulz liegen und zu erheblichen und nicht vertretbaren Eingriffen im Bereich der Sulz und der dort vorhandenen und z.T. nach § 30 BNatSchG geschützten Flächen führen. Die bereits in vorstehender Ziffer 2.2.2 geschilderten Nachteile einer Ortsumgehungsstrasse auf der Basis der Variante I würden somit unter Berücksichtigung der zum Anschluss der Kreisstraße NM 19 erforderlichen Anschlussstelle zusätzlich verstärkt.

Bezüglich der verbleibenden Ortsumgehungsvarianten III, IV und IVa erfordert die Variante IVa im Hinblick auf die erforderliche Verlängerung der Kreisstraße NM 19 die größte und die Variante IV die kürzeste Ausbaulänge. Die zur Anbindung der Kreisstraße NM 19 erforderliche Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ würde bei den Ortsumgehungsvarianten III und IV allerdings zu großen Eingriffen in den nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopkomplex Rehau führen. Unter Berücksichtigung der Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.2.2 stellt eine Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 entsprechend der Variante IVa auch in Verbindung mit der Verlängerung der Kreisstraße NM 19 und der damit erforderlichen Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ eine gegenüber den Varianten III und IV vorzugswürdigere Lösung dar.

2.2.5 Gewählte Varianten

2.2.5.1 Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299

Mit der Nullvariante sowie einem bestandsorientierten Ausbau können die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 näher beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse nicht beseitigt werden, so dass sie bereits frühzeitig aufgrund einer Grobanalyse ausgeschieden werden konnten. Auf die vorstehenden Ausführungen in den Ziffern 2.2.2.2 und 2.2.2.6.1 wird verwiesen.

Die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele im Bereich der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen lassen sich daher nur mit einer Ortsumgehung realisieren. Unter Berücksichtigung vorstehender Ausführungen in Ziffer 2.2.2.6 wird die Entscheidung des Vorhabensträgers die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 entsprechend der Variante IVa zu verwirklichen für sachgerecht und vertretbar gehalten. Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger Planänderungen (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4) vorgenommen, mit denen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in Gebiete die der Freizeit und Erholung dienen (Sportplatz bei Pollanten), zusätzliche Verbesserungen erzielt werden können.

Die wesentlichen Vorteile der gewählten Variante sind:

- die Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt von Mühlhausen,
- die geringeren Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild
- die sichere, ausgewogene und zügige Linienführung in Grund- und Aufriss
- keine Einschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Mühlhausen
- die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

2.2.5.2 Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen in Ziffer 2.2.3 drängt sich gegenüber der gewählten Planlösung keine andere Variante als vorzugswürdig auf.

2.2.6 Planfestzustellender Ausbauumfang

2.2.6.1 Trassierung

Der Aus- sowie Neubaubereich der Bundesstraße 299 liegt außerhalb bebauter Gebiete und ist deshalb gemäß Ziffer 2.3 der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) der Kategoriengruppe A zuzuordnen. Aufgrund der Bedeutung der Bundesstraße 299 ist diese nach Ziffer 2.5 der RIN in die Verbindungsfunktions-Stufe II einzustufen, woraus sich die Straßenkategorie LS II (überregionale/regionale Straße) ergibt.

Ausgehend von der Straßenkategorie wurde dann für die Bundesstraße 299 eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 80$ km/h gewählt, die den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird.

Entwurfselement	Mindestwert	gewählt
Kurvenradius	350 m	550 m
Klothoidenparameter	120 m	250 m
Kuppenhalbmesser	6.000 m	10.000 m
Wannenhalbmesser	3.500 m	10.000 m
Höchstlängsneigung	5,5 %	2,4 %
Mindestlängsneigung (Verwindungsbereich)	0,7 %	1,15 %
Höchstquerneigung	7,0 %	6,0 %
Mindestquerneigung außerhalb Verwindungsbereich	2,5 %	2,5 %

Tabelle 17: Grenzwerte der Entwurfselemente nach den RAS-L 95 für die Bundesstraße 299

Zwangspunkte für die Trassierung der Bundesstraße 299 waren:

- der Anschluss an den Bestand am Baubeginn und Bauende;
- der Ludwig-Donau-Main-Kanal;
- die Sportplätze Mühlhausen und Pollanten;
- die kartierten Biotope;
- der Entenbach;
- die kreuzenden Gemeindeverbindungsstraßen nach Wappersdorf und Weihersdorf;
- die kreuzende Kreisstraße NM 2;
- die Wegunterführung bei der Kanalschleuse 29 sowie
- der oberflächennahe Grundwasserspiegel.

Die Kreisstraße NM 19 wird mit einer Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 60$ km/h trassiert.

Entwurfselement	Mindestwert	gewählt
Kurvenradius	120 m	-
Klothoidenparameter	40 m	-
Kuppenhalbmesser	2.400 m	2.800 m
Wannenhalbmesser	750 m	2.500 m

Entwurfselement	Mindestwert	gewählt
Höchstlängsneigung	8,0 %	3,25 %
Mindestlängsneigung (Verwindungsbereich)	0,7 %	-
Höchstquerneigung	10,0%	2,5 %
Mindestquerneigung außerhalb Verwin- dungsbereich	2,5 %	2,5 %

Tabelle 18: Grenzwerte der Entwurfselemente nach den RAS-L 95 für die Kreisstraße 19

Zwangspunkte für die Trassierung der Kreisstraße 19 waren:

- der bestehende Anschluss am Baubeginn;
- der Ludwig-Donau-Main-Kanal;
- die Sulz;
- der Hochwasserabfluss der Sulz sowie
- der Anschluss an die neue Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299.

Alle verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass keine Unstetigkeiten auftreten und die angestrebte Streckenqualität erreicht wird.

Die Trassenführung wurde hinsichtlich der sich aus einer Aneinanderreihung und Überlagerung der entsprechenden Lage-, Höhen- und Querschnittelemente ergebenden Raumelemente überprüft. Die Anforderungen an eine ausgewogene räumliche Linienführung sind demnach erfüllt. Auf die festgestellten Planunterlagen wird in diesem Zusammenhang verwiesen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A; Band 2: Unterlagen 8.1, Blatt Nr. 1 bis 8.3, Blatt Nr. 5).

Die erforderlichen Haltesichtweiten sowie die Sichtfelder in den Knotenpunktsbereichen werden entlang der gesamten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 eingehalten.

2.2.6.2 Regelquerschnitte

2.2.6.2.1 Regelquerschnitt für die Bundesstraße 299

Entsprechend der Verkehrsprognose ist für das Jahr 2030 (vgl. Band 1: Unterlage 1, Ziffer 3.3 und Band 2: Unterlage 15 sowie Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses) im Bereich der Ortsumgehung mit einer Verkehrsbelastung von rd. 8.400 Kfz/24 h nördlich bzw. 8.600 Kfz/24 h südlich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“ mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 11 % zu rechnen.

Nach Ziffer 3.1.3 der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q 96) würde sich für die ermittelte Verkehrsbelastung der Umgehungsstraße mindestens ein Regelquerschnitt RQ 10,5 mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m ergeben. In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale

Infrastruktur wurde zur Schaffung ausreichender Überholmöglichkeiten der Querschnitt 11,5+ der zwischenzeitlich eingeführten Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012) gewählt. Überholvorgänge, bei denen die Gegenverkehrsfahrbahnen mitbenutzt werden müssen, können damit weitestgehend vermieden werden.

Die Aufteilung des Querschnitts stellt sich somit wie folgt dar:

Bankett	1,50 m
Randstreifen	0,75 m
Fahrbahnen	3,50 m
Trennstreifen	0,50 m
Fahrbahnen	3,25 m
Fahrbahnen	3,50 m
Randstreifen	0,50 m
Bankett	<u>1,50 m</u>
Kronenbreite:	15,00 m

2.2.6.2.2 Regelquerschnitt für die Kreisstraße NM 19

Für die Querspanne im Zuge der Kreisstraße NM 19 wird für 2030 ein Verkehrsaufkommen von ca. 2.700 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 7 % prognostiziert.

Gemäß Ziffer 3.1.3 der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q 96) ergibt sich für die Querspanne im Zuge der Kreisstraße NM 19 aufgrund der ermittelten Verkehrsbelastung der Regelquerschnitt RQ 9,5 mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m.

Somit ergibt sich folgende Querschnittsaufteilung (vgl. auch Band 1: Unterlage 6.2):

Bankett	1,50 m
Randstreifen	0,25 m
Fahrbahnen	3,00 m
Fahrbahnen	3,00 m
Randstreifen	0,25 m
Bankett	<u>1,50 m</u>
Kronenbreite:	9,50 m

2.2.6.2.3 Regelquerschnitt Gemeindestraßen (z.T. mit begleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen)

Die Querschnittsaufteilung der Gemeindestraßen ist den festgestellten Planunterlagen (vgl. auch Band 1: Unterlage 6.3, Blatt Nrn. 1 bis 3), auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, zu entnehmen. Auf die Querschnittsaufteilung wird daher nicht gesondert eingegangen.

2.2.6.2.4 Regelquerschnitt der Feld- und Waldwege

Für die Wirtschaftswege wurde gemäß den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ bzw. in Anlehnung an die „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ folgender Querschnitt gewählt (vgl. Band 1: Unterlage 1, Ziffer 5.2.2):

Waldwege:

Bankett	0,75 m
Fahrbahn	3,00 m
Bankett	<u>0,75 m</u>
Kronenbreite:	4,50 m

Feldwege:

Bankett	0,50 m
Fahrbahn	3,00 m
Bankett	<u>0,50 m</u>
Kronenbreite:	4,00 m

Alle übrigen an die neuen Straßenverhältnisse anzupassenden Straßen und Wege, werden entsprechend der vorhandenen Abmessungen wieder hergestellt bzw. angepasst.

2.2.6.3 Fahrbahnbefestigungen

2.2.6.3.1 Bundesstraße 299, Kreisstraße NM 19, Gemeindestraßen

Der Oberbau

- der Bundesstraße 299 einschließlich der im Bereich der Anschlussstellen erforderlichen Rampen,
- der Kreisstraße NM 19 und
- der neu zu bauenden Gemeindestraßen

wird entsprechend der jeweils prognostizierten Verkehrsbelastung (vgl. Band 1: Unterlage 1, Ziffer 3.3 sowie Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses) gemäß den Vorgaben der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ (RStO 01) bituminös befestigt.

Soweit sonstige Straßen, Wege und Zufahrten auf Grund der Baumaßnahme verlegt oder angepasst werden müssen, erfolgt deren Aufbau entsprechend ihrem Bestand.

2.2.6.3.2 Feld- und Waldwege

Die Befestigung der Feld- und Waldwege erfolgt gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ im Normalfall ohne Bindemittel mit einer sogenannten wassergebundenen Deckschicht z.T. auch bituminös. Die näheren Einzelheiten sind den fest-

gestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.2), auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, zu entnehmen. Im Einmündungsbereich zu klassifizierten Straßen werden die Wege bituminös befestigt.

2.2.6.3.3 Geh- und Radweg

Der Oberbau der Geh- und Radwege wird entsprechend den Vorgaben der "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen" (RStO 01) bituminös befestigt.

2.2.6.4 Böschungen

Die Böschungsgestaltung erfolgt gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q 96) mit einer Neigung von 1:1,5. Die Tangentenlänge der Ausrundung der Böschungskanten beträgt 3,0 m.

Auf die Ausführungen in nachfolgender Ziffer 2.2.6.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.2.6.5 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

2.2.6.5.1 Anschlussstellen im Zuge der Bundesstraße 299

Zum Anschluss des bestehenden Straßen- und Wegenetzes sowie der neu zu errichtenden Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 sind folgende Anschlussstellen vorgesehen:

Bezeichnung	Lage von Bau-km – bis Bau-km	angebundene Straßen
Mühlhausen-Nord	0+200 – 0+600	Gemeindeverbindungsstraße Braunmühle-Wangen
Mühlhausen-Mitte	2+220 – 3+000	Gemeindeverbindungsstraße Mühlhausen-Weiherndorf
Mühlhausen-Süd	3+487 – 4+247	Querspange im Zuge der Kreis- straße NM 19
Pollanten	5+070 – 5+483	Kreisstraße NM 2 und Bundes- straße 299alt

Tabelle 19: Zusammenstellung der Anschlussstellen

Anschlussstelle Mühlhausen-Nord

Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger seine Planungen überarbeitet. So wird der ursprünglich teilplanfreie Knotenpunkt nunmehr planfrei ausgeführt. Die grundsätzliche Notwendigkeit der Ausführung der Anschlussstelle in der vorliegenden Form ergibt sich aus dem Umstand, dass gemäß den Aussagen des Verkehrsgutachtens vom 5. Dezember 2012 eine höhengleiche Einmündung wegen des starken Verkehrsstromes von Mühlhausen in Richtung Neumarkt i.d.OPf. in der Morgenspitze nur bedingt leistungsfähig wäre. Die geplante Unterführung der Bundesstraße 299alt in Verbindung mit dem Anschlussast ermöglicht diesem Verkehrsstrom, als Rechtseinbieger in die Bundesstraße 299 in Richtung Neumarkt i.d.OPf. geführt zu werden. Die Leistungsfähigkeit des Einbiegestromes kann somit gewährleistet werden. Gleichzeitig können über diesen Anschlussast die

aus Richtung Berching ausfahrenden Verkehrsströme als Rechtsabbieger abgeleitet werden. Durch die zusätzliche Anlage einer Direktrampe für die in Richtung Berching zufahrenden Verkehrsströme können die mit den ausgelegten Planunterlagen ansonsten erforderlichen Linkseinbiegevorgänge vermieden werden. Für die aus Richtung Neumarkt i.d.OPf. ausfahrenden Verkehrsströme ist ebenfalls eine gesonderte Direktrampe vorgesehen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden aus bzw. in beiden Fahrtrichtungen jeweils Aus- bzw. Einfädelstreifen angelegt. Der östliche Anschlussast wird über eine plangleiche Einmündung an die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen angebunden. Westlich der Bundesstraße 299 werden die Bundesstraße 299alt, die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen sowie die Aus- und Einfahrtsrampe über einen Kreisverkehrsplatz mit einander verknüpft. Dieser Kreisverkehr wurde zur Verringerung der Eingriffe in Grundstücke Dritter sowie in Natur und Landschaft nach Nordosten auf die bisherige Kreuzungsstelle der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen mit der Bundesstraße 299alt verschoben, so dass die bestehende Trasse der Gemeindeverbindungsstraße weitestgehend mit einbezogen werden kann.

Anschlussstelle Mühlhausen-Mitte

Die vorhandene Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Weiherdorf wird ca. bei Bau-km 2+600 aus Gründen der Verkehrssicherheit und einer zügigen Verkehrsabwicklung über die neue Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 geführt. Aufgrund des hier vorliegenden hohen Grundwasserstandes wird die Bundesstraße 299 im Kreuzungsbereich in Dammlage geführt. Dies hat zur Folge, dass für die Gemeindeverbindungsstraße ebenfalls ein entsprechend hoher Damm notwendig wird. Mit der Gemeindeverbindungsstraße wird gleichzeitig ein bestehender Geh- und Radweg mit überführt.

Die Anbindung an die Bundesstraße 299 erfolgt über Verbindungsrampen in Form eines halben symmetrischen Kleeblattes. Für die Rechtsabbieger wird jeweils eine Ausfädelspur angeordnet. Die Rampen des einbiegenden Verkehrs werden jeweils über Spuraddition auf der Bundesstraße 299 weitergeführt.

Anschlussstelle Mühlhausen-Süd

Ca. bei Bau-km 3+840 wird die neu zu bauende Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 höhenfrei über die neue Bundesstraße 299 geführt. Der Anschluss an die Bundesstraße 299 erfolgt auf der Westseite der Bundesstraße 299 über Direktrampen und auf der Ostseite über eine links liegende Trompete. In beiden Fahrtrichtungen sind entsprechende Aus- und Einfädelstreifen vorgesehen.

Anschlussstelle Pollanten

Bei ca. Bau-km 5+270 erfolgt der Anschluss von Pollanten an die neue Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299. Der ursprünglich teilplanfrei geplante Knotenpunkt wird aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens nunmehr planfrei ausgeführt. Der für die aus Richtung Berching ausfahrenden bzw. in Richtung Neumarkt i.d.OPf. einfahrenden Verkehrsströme vorgesehene Anschlussast wird über einen Kreisverkehr an die Kreisstraße NM 2 angeschlossen. Für den auf die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 einfahrenden Verkehrsstrom wird ein Beschleunigungstreifen vorgesehen. Auf der Westseite der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 werden für die aus- und einfahrenden Verkehrsströme von Neumarkt i.d.OPf. bzw. nach Berching jeweils eine Direktrampe mit Verzögerungs- bzw. Beschleunigungstreifen angelegt.

Im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ wird der östlich an der bestehenden Bundesstraße 299 bereits vorhandene Radweg entlang der Anschlussrampe zum Kreisverkehr geführt. Die Verbindung zum östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals weiter nach Norden verlaufenden Radweg wird über einen nördlich entlang der Kreisstraße NM 19 vorgesehenen Geh- und Radweg, einen neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldweg BwVz. lfd. Nr. 132 und ein neu zu errichtendes Brückenbauwerk über den Ludwig-Donau-Main-Kanal BwVz. lfd. Nr. 220 hergestellt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können mit den im Zuge der Ortsumgehung von Mühlhausen planfrei gestalteten Knotenpunkten in der vorstehend beschriebenen und den festgestellten Planunterlagen zugrundeliegenden Form (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.3.1; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A) leistungsfähige und verkehrssichere Anschlussstellen geschaffen werden. Insbesondere tragen die aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens vom Vorhabensträger vorgenommenen Planänderungen im Bereich der Anschlussstellen „Mühlhausen-Nord“ und „Pollanten“ entscheidend zu einer weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

2.2.6.5.2 Sonstiges nachgeordnetes Wegenetz

Das sonstige nachgeordnete Wegenetz muss infolge des geplanten Neubaus der Ortsumgehung von Neubäu im Zuge der Bundesstraße 299 entsprechend z.T. neu angelegt bzw. angepasst werden.

Im Einzelnen handelt es sich um:

- die Verlegung des bestehenden Radweges im Bereich der Anschlussstelle Mühlhausen-Nord;

- den Ausbau/Neubau eines öffentlichen Feld- und Waldweges, der als Radwanderweg genutzt wird und die Bundesstraße 299 im Bereich zwischen ca. Bau-km 1+050 und ca. bau-km 1+100 unterquert;
- die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Wappersdorf bei Bau-km 1+435;
- den Neubau/Ausbau von Längswegen mit Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz von ca. Bau-km 1+750 bis Bau-km 2+200 (links),
Bau-km 2+600 bis 3+900 (links),
Bau-km 3+485 bis 3+785 (rechts),
Bau-km 3+980 bis 4+947 (rechts);
- den Ausbau des bestehenden Treidelweges entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals von ca. Bau-km 4+780 bis 5+040;
- die Verlegung des bestehenden Radweges neben der Bundesstraße 299 bei Pollanten;
- die Verlegung des Herdweges beim Sportplatz Pollanten;
- die Verlegung des Treidelweges östlich des LDM-Kanals im Bereich der Querspange NM 19 neben dem Kanaldamm, um eine ausreichende Durchfahrtshöhe für Radfahrer sicherzustellen;
- den Neubau von 2 Verbindungsrampen zwischen Treidelweg und Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19, um die Durchgängigkeit des Treidelweges für Unterhaltsfahrzeuge der Wasserwirtschaftsverwaltung zu gewährleisten.

Die näheren Einzelheiten sind in den festgestellten Planunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.3.3; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A und Unterlage 7.2).

Direkte Zufahrten zur Bundesstraße 299 sind weder vorgesehen noch erforderlich, da die an die Bundesstraße 299 angrenzenden Grundstücke über Zufahrten zum vorhandenen bzw. zu ergänzenden oder anzupassenden nachgeordneten Wegenetz erschlossen werden.

2.2.6.6 Ingenieurbauwerke

2.2.6.6.1 Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299

Folgende Ingenieurbauwerke sind im Rahmen des Neubaus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 erforderlich um eine sichere Querungsmöglichkeit zu schaffen, die Durchgängigkeit des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes zu gewährleisten und die Erschließung der angrenzenden land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke sicher zu stellen:

Bauwerk-Nr.	Bezeichnung	lichte Höhe [m]	lichte Weite [m]
0-1	Überführungsbauwerk Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“	≥ 4,50	19,20
0-2	Grabenunterführung	≥ 2,50	6,50
1-1	Überführung über Ludwig-Donau-Main-Kanal	≥ 2,50	10,00
1-2	Überführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Wappersdorf	≥ 4,70	35,50
2-1	Überführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Weiherdorf	≥ 4,70	34,00
3-1	Brücke über den Entenbach (ÖFW)	≥ 1,50	2,40
3-2	Brücke über den Entenbach (B 299)	≥ 1,90	4,40
3-3	Überführung Kreisstraße NM 19	≥ 4,70	35,50
5-1	Überführung Kreisstraße NM 2	≥ 4,70	21,00

Tabelle 20: Ingenieurbauwerke in der Ortsumgebung Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299

Zu folgenden Bauwerken sind gesonderte Anmerkungen veranlasst:

Bauwerk 1-1: Überführung über Ludwig-Donau-Main-Kanal

Die Ortsumgebung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 überquert bei Bau-km 1+107 einen Feld- und Waldweg und den Ludwig-Donau-Main-Kanal. Der Feld- und Waldweg, der auch als Radweg dient, ist erforderlich, um das nachgeordnete Wegenetz wieder herzustellen. Der Kanal wird im Kreuzungsbereich eingengt, wobei die aus wasserwirtschaftlicher Sicht und mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmten Abmessungen des Bauwerks eingehalten werden können.

Nicht berücksichtigt werden konnten die Forderungen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, die Planungen dahingehend zu korrigieren, dass die Höhe des Straßendamms und insbesondere die Höhe der Brücke reduziert werden sollte. Auf die Ausführungen in nachfolgender Ziffer 2.2.11.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bauwerk 2-1: Überführung Gemeindeverbindungsstraße nach Weiherdorf

Maßgeblichen Einfluss auf die Abmessungen des Bauwerkes haben im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“ die beiden Verzögerungstreifen im Zuge der Bundesstraße 299, die beide im Bauwerksbereich liegen. Die Straßenentwässerung der Bundesstraße 299 erfolgt im Bereich des Bauwerkes über eine Versickermulde an der Westseite der Bundesstraße 299.

2.2.6.6.2 Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19

Die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 überquert mittels eines in nachfolgender Tabelle 21 näher beschriebenen Bauwerkes bei Bau-km 3+843 die Sulz und den Ludwig-Donau-Main-Kanal. Hierzu wird die Sulz näher an den Kanal verlegt.

Bauwerk-Nr.	Bezeichnung	lichte Höhe [m]	lichte Weite [m]
0-1	Überführungsbauwerk über Sulz und Ludwig-Donau-Main-Kanal	≥ 4,00	70,00

Tabelle 21: Ingenieurbauwerk Querspanne im Zuge der Kreisstraße NM 19

Die Lage des westlichen Widerlagers wird durch den zu gewährleistenden unschädlichen Hochwasserabfluss bestimmt. Das östliche Widerlager kommt neben dem Treidelweg zu liegen, der aufgrund der zu geringen Durchfahrtshöhe des Bauwerks für Radfahrer neben dem Kanaldamm verlegt werden muss. Eine Erhöhung des Brückenbauwerks zur Vermeidung der Verlegung des Treidelweges hätte zu einer weiteren Erhöhung der bereits jetzt sehr umfangreichen Dammschüttungen geführt, die einerseits mit erheblichen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und andererseits mit zusätzlichen und nicht vertretbaren Eingriffen in Grundstücke Dritter sowie in Natur und Landschaft verbunden gewesen wären.

2.2.6.6.3 Bundesstraße 299alt (künftige Kreisstraße)

Im Zuge der Anpassung der bestehenden Bundesstraße 299 an die neuen Verhältnisse müssen folgende Ingenieurbauwerke mit angepasst bzw. neu errichtet werden:

BW-Nr.	Bezeichnung	lichte Höhe [m]	lichte Weite [m]	Bemerkungen
0-1	Brücke über Flutmulde Reismühle	≥ 1,00	6,20	Verbreiterung des bestehenden Bauwerk
0-2	Brücke über die Sulz	≥ 1,00	18,00	
0-3	Brücke über Ludwig-Donau-Main-Kanal	≥ 2,00	37,20	überschüttetes Bauwerk

Tabelle 22: Ingenieurbauwerke im Zuge der Bundesstraße 299alt

Das im Zuge der Bundesstraße 299alt bereits vorhandene überschüttete Bauwerk BW-Nr. 0-5 (BwVz. lfd. Nr. 219) wird zur Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges BwVz. lfd. Nr. 133 weiter genutzt. Bauliche Veränderungen am Bauwerk selbst sind nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich.

2.2.6.6.4 Neuer öffentlicher Feld- und Waldweg (BwVz. lfd. Nr. 128)

Im Zuge des Neubaus des öffentlichen Feld- und Waldweges BwVz. lfd. Nr. 128 wird der Ludwig-Donau-Main-Kanal mit dem in nachfolgender Tabelle 23 näher beschriebenen Brückenbauwerk gequert. Der neue öffentliche Feld- und Waldweg ist erforderlich um das, durch die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 und die nunmehr vorgesehene planfreie Anschlussstelle „Pollanten“, unterbrochene und u.a. zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke erforderliche Wegenetz wieder zu schließen.

BW-Nr.	Bezeichnung	lichte Höhe [m]	lichte Weite [m]
0-6	Überführung öffentlicher Feld- und Waldweg über Ludwig-Donau-Main-Kanal	≥ 2,00	4,00

Tabelle 23: Ingenieurbauwerk im Zuge eine öffentlichen Feld- und Waldweges

2.2.6.7 Baugrund, Massenbilanz und Entwässerung

- Baugrund

Nach der geologischen Karte von Bayern stehen im Bereich der Baumaßnahme in Oberflächennähe jüngste Talfüllung sowie sandige/kiesige fluviatile Ablagerungen des Quartärs an. Die Festgesteine des Liegenden werden von Tonsteinen, Dolomitsteinen und Sandsteinen des Juras gebildet. Die Festgesteinsoberfläche wird bereichsweise von einem Aufwitterungshorizont überlagert.

Zur genauen Beurteilung der Baugrundverhältnisse wurden entlang des Trassenbereiches der geplanten Maßnahme Baugrunduntersuchungen durchgeführt und ein Baugrundgutachten erstellt.

In den überwiegenden Bereichen der zukünftigen Ortsumgehungsstraße im Zuge der Bundesstraße 299 wurden unterhalb einer geringmächtigen Mutterbodenüberdeckung quartäre Sande angetroffen. Die Sande wiesen eine meist mitteldichte und mit zunehmender Tiefe eine mitteldichte bis dichte Lagerung auf. Die Unterkante der sandigen quartären Ablagerungen ist stark schwankend und wurde bei den durchgeführten Aufschlüssen im nördlichen Trassenbereich in Tiefen bis zu 5,10 m erkundet. Im südlichen Trassenbereich wurde die Unterkante des Quartärs bis zur Erkundungstiefe der Aufschlüsse von 6,0 m bzw. 10,0 m nicht erreicht.

Nach Abtrag des Mutterbodens und dem ordnungsgemäßen Bodenaustausch lokal anzutreffender aufgeweichter Schluff-/Tonlagen ist das sandige Erdplanum nachzuverdichten.

Auf Grund der Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen empfiehlt es sich im Einschnittsbereich bis ca. Bau-km 0+500 in den sandigen Böden, die Böschungen flacher und mit einer maximalen Neigung von 1:1,8 anzulegen.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben gemäß ZTVE-StB, sind die Dammböschungen bis zu einer Böschungshöhe von ≤ 10 m mit einer maximalen Böschungsneigung von 1:1,5 auszubilden.

Im Bereich der Querspange NM 19 wurden bis zu einer Tiefe von 1,80 m bzw. 2,30 m humose Böden bzw. Torflagen angetroffen. Bei den erforderlichen Bodenaustauschmaßnahmen dieser Böden befindet sich die Aushubsohle unterhalb des Grundwasserspiegels. Hier sind entsprechende Wasserhaltungsmaßnahmen im Zuge der Bauausführung erforderlich. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1.1 dieses Beschlusses ist die hierzu erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis ist vom Vorhabensträger außerhalb die-

ses Planfeststellungsverfahrens gesondert beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu beantragen.

Die im überwiegenden Bereich in Oberflächennähe anstehenden Sande weisen nach den durchgeführten Baugrunderkundungen meist ausreichende Tragfähigkeitseigenschaften für die Gründung von Ingenieurbauwerken auf. In diesen Böden kann somit nach derzeitigem Kenntnisstand eine konventionelle Flachgründung auf Streifen- und Einzelfundamenten erfolgen. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1.1 dieses Beschlusses sind für bauzeitlich eventuell erforderliche Bauwasserhaltungen notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis ist vom Vorhabensträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens gesondert beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu beantragen.

- Massenbilanz

Nahezu die gesamte Ortsumgehungstrasse im Zuge der Bundesstraße 299 verläuft wegen des hohen Grundwasserstandes und aus entwässerungstechnischen Gründen in Dammlage. Hierdurch ergeben sich im Bereich der Anschlussstellen „Mühlhausen-Nord“, „Mühlhausen-Mitte“ und „Mühlhausen-Süd“ sowie für die z.T. in diesen Bereichen kreuzenden Straßen (Kreisstraße NM 19, Gemeindeverbindungsstraßen von Mühlhausen nach Wappersdorf und Weiherdorf) ebenfalls große Dammböschungen. Die Gradientenführung berücksichtigt die Anforderungen der technischen Notwendigkeit und der Minimierung des erforderlichen Massenbedarfs. So verläuft die Gradientenführung in einem stetigen Wechsel von Steigungen und Gefällen. Die Neigungen entsprechen den aus technischer Sicht erforderlichen Mindestwerten.

Die Massenbilanz für die geplante Maßnahme lässt sich wie folgt darstellen:

Erdabtrag	ca.	24.600 m ³
Erdauftrag	ca.	<u>466.200 m³</u>
Massendefizit	ca.	442.000 m ³

In der vorstehenden Massenbilanz ist der erforderliche Bodenaustausch, vor allem im Bereich der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19, mit einem Volumen von ca. 12.000 m³ berücksichtigt.

Durch die Tangierung zweier Altlastenverdachtsflächen kann sich ein weiterer Erdmassenbedarf aufgrund eventuell erforderlicher zusätzlicher Bodenaustausch- bzw. Bodenverbesserungsmaßnahmen ergeben. Bei den Verdachtsflächen handelt es sich um eine ehemalige Bauschutt- und Mülldeponie der Stadt Berching auf der Fl.-Nr. 861, Gemarkung Pollanten sowie um Müllablagerungen und Bau-

schutt auf der Fl.-Nr. 537, ebenfalls Gemarkung Pollanten. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Erdmassenbedarf kann über naheliegende Steinbrüche abgedeckt werden. Ein zusätzlicher Bedarf an Grundstücksflächen Dritter durch die Inanspruchnahme von Seitenentnahmeflächen ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich und auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Ein eventuell erforderlicher zusätzlicher Flächenbedarf ist in einem gesonderten Verfahren zu regeln.

- Entwässerung

Das Grundwasser steht im Planungsbereich oberflächennah an. Entsprechend der durchgeführten Baugrunduntersuchungen lag der Grundwasserspiegel rund 0,70 m bis 3,80 m unter der vorhandenen Geländeoberfläche. Als mögliche Vorfluter für das anfallende Oberflächenwasser würden der Ludwig-Donau-Main-Kanal, die Sulz und der Entenbach in Frage kommen.

Durch die ungünstige Höhenlage des Ludwig-Donau-Main-Kanals (teilweise über dem natürlichen Gelände) sowie seiner Trennwirkung (Kanal stellt Barriere zwischen Trasse und Sulz dar) entfällt grundsätzlich die Möglichkeit einer kostengünstigen Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers in eine Vorflut.

Die Entwässerung der Straße erfolgt deshalb grundsätzlich über die Versickerung des anfallenden Wassers. Im Dammbereich erfolgt die Versickerung dabei über die Bankette und Böschungen sowie z.T. über Versickermulden bzw. -gräben am Böschungsfuß. Dort, wo das Planum der Straße unterhalb des Geländes zu liegen kommt, werden beiderseits Versickergräben angelegt. Die Bemessung der Versickergräben erfolgt als dezentrale Versickeranlage entsprechend der einschlägigen Regelwerke. Die Versickerung erfolgt über eine 20 cm dicke bewachsene Oberbodenschicht.

Die Entwässerung der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 erfolgt ebenfalls durch die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers. Die Besonderheit besteht darin, dass der Straßenkoffer wegen der Erfordernis des Hochwasserabflusses teilweise im Grundwasser zu liegen kommt. Um eine funktionstüchtige Entwässerung sicher zu stellen, werden die Böschungen im betroffenen Bereich entsprechend flach ausgebildet, so dass das anfallende Niederschlagswasser über die somit ausreichend große Böschungsfäche oberhalb des Grundwassers versickert werden kann. Die Dimensionierung erfolgt nach den einschlägigen Regelwerken.

Die bestehenden Entwässerungsanlagen der Bundesstraße 299 am Bauanfang und Bauende, der sonstigen kreuzenden Straßen und Wege sowie vorhandene Drainageleitungen werden den neuen Verhältnissen angepasst bzw. wiederhergestellt.

Die geplante Straßenentwässerung ist in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlage 1, Kapitel 5.5; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A; Unterlage 7.2). Bezüglich der näheren Einzelheiten wird daher auf diese Unterlagen verwiesen.

2.2.7 Immissionsschutz, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Bei der Konzeption wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht.

Die Plantrasse entlastet die Anwohner an der bestehenden Bundesstraße 299 in Mühlhausen von Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch den Neubau der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

2.2.7.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als

unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

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

2.2.7.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.

Die Planung für den Neubau einer Straße sowie die Verlegung einer Straße auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam im Sinne des § 50 BImSchG (VLärmSchR 97). In der planerischen Abwägung muss eine weitgehende Beachtung der Lärmschutzbelange erfolgen. Zu dieser Abwägung gehören auch die Höhenlage (Gradienten), Einschnittslage und die sonstige Gestaltung der Straße.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linienführung, die Höhenlage und die sonstige Gestaltung der Ortsumgehung von Mühlhausen hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 auf Seite 88 ff. dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Trasse der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 selbst liegt außerhalb von Gebieten, die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen. Trassenverschiebungen zur weiteren Optimierung der Lärmvermeidung im Bereich schutzwürdiger Gebiete sind unter Berücksichtigung aller Belange nicht erforderlich.

Die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 führt im Bereich des Baubeginns auf einer Länge von rund 80 m durch ein Gewerbegebiet. Trassenverschiebungen

zur Optimierung der Lärmvermeidung sind aus den in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3 auf S. 105 dieses Beschlusses genannten Gründen nicht möglich. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.2.7.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.2.7.1.2 Lärmschutz im Ausbaubereich

2.2.7.1.2.1 Rechtsgrundlage der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel die nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) vorstehender Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Einzelne Wohnbebauung im Außenbereich ist nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie wie Gebäude in Misch-, Dorf- und Kerngebieten zu schützen. Es gelten daher die Grenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar umstritten, jedoch verbindlich.

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916; BVerwG vom 23.11.2001, DVBl 2002, 565).

2.2.7.1.2.2 Verkehrslärberechnung

Ausgangsdaten

Die schalltechnischen Berechnungen (Band 2: Unterlage 11.1 bis 11.3, Blatt Nr. 4) berücksichtigen folgende Eingangsgrößen:

- die geplante Straßengradiente,
- den an die Straße angrenzenden Geländeverlauf,
- die Verkehrsprognose von Professor Dr.-Ing. Kurzak für das Prognosejahr 2030 aus dem Jahr 2012,
- die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von $V_{zul.} = 100$ km/h für Pkw und $V_{zul.} = 80$ km/h für Lkw,
- der Korrekturwert für den Fahrbahnbelag $D_{StrO} = -2$ dB(A),
- den Regelquerschnitt RQ 11,5+ nach der RAL,
- die maximale Steigung von 2,4 %.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG vom 21. März 1996, DVBl. 1996, 916, BVerwG vom 23. November 2001, DVBl 2002, 565). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 Verkehrslärmschutzverordnung hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der in der Verkehrsprognose angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2030 sehr unwahrscheinlich ist.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird - unabhängig von der tatsächlichen Lage - stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind wegen der eindeutigen Rechtslage zurückzuweisen.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung der betrachteten Gebiete wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt. Soweit von Einwendungsführern die Berechnungen als falsch oder unglaubwürdig bezeichnet werden, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Unterlagen der Überprüfung durch die Fachbehörde standgehalten und daher von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden sind. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

2.2.7.1.2.3 Ergebnis

Die immissionsschutzrechtlichen Gebietseinstufungen der Bebauungen im Einwirkungsbereich des plangegegenständlichen Bauvorhabens wurden ausgehend von den Festsetzungen in Bebauungsplänen bzw. soweit kein Bebauungsplan vorliegt entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit beurteilt.

Die vorgenommene Einstufung der einzelnen Gebiete entsprechend der Festlegungen rechtsbeständiger Bebauungspläne bzw. entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit ist

den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen (Ordner 2: Unterlage 11.1, Kapitel 2), auf die verwiesen wird.

Verkehrslärmvorsorge

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

Sowohl das geplante Straßenbauvorhaben zum Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299, wie auch zum Bau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 stellen einen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar, so dass die Voraussetzungen der wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV erfüllt sind.

Als Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen (Band 1: Unterlage 11.3) konnte festgestellt werden, dass die zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten und somit bei Immissionsorten in den jeweiligen Neubauabschnitten keine Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

2.2.7.1.3 Auswirkungen aufgrund von Verkehrsverlagerungen

An dem Ortsstraßenabschnitt im Bereich zwischen der Hauptstraße (bisherige Bundesstraße 299) und der Industriestraße der mit dem Neubau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 zur Kreisstraße aufgestuft wird, sind keinerlei bauliche Eingriffe vorgesehen, so dass die 16. BImSchV nicht anwendbar ist.

Allerdings ist im Ausnahmefall im Rahmen der fachplanerischen Abwägung ein Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen zu berücksichtigen, wenn er mehr als nur unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (vgl. BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 – juris, Leitsatz 2). Die Beeinträchtigung muss einerseits in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße oder deren Betrieb verbunden sein und darf andererseits nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insbesondere nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sein. Ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht in diesem Zusammenhang jedoch nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist (vgl. BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 - juris, Rn. 18).

Im vorliegenden Fall ist die unbestrittene Verkehrssteigerung im vorstehend beschriebenen Ortsstraßenabschnitt beabsichtigte Folge des Baus der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19. Verkehre sollen gezielt aus der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen über die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 zur Ortsumgebung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 geführt werden.

Lärmsteigerungen, die sich infolge eines Straßenbauvorhabens an baulich unveränderten Teilen des Verkehrsnetzes ergeben, sind lediglich im Rahmen des Abwägungsgebots zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urt. v. 17. März 2005 - 4 A 18/04 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44 S. 135, 136 f.). Auf den Lärmschutz außerhalb des Baubereichs finden die 16. BImSchV und die darin genannten Grenzwerte daher keine Anwendung. Das Ziel der Lärmschutzmaßnahmen ist, anders als im Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung, nicht das Erreichen der sog. Lärmvorsorgewerte aus § 2 der 16. BImSchV, sondern (lediglich) das Unterschreiten der jeweiligen Zumutbarkeitsgrenzen. Die Algorithmen der 16. BImSchV / RLS 90 können jedoch zur Lärmberechnung herangezogen werden.

In Anlehnung an das Urteil des Bundesverwaltungsgericht vom 17. März 2005, Az. 4 A 18/04, ist ein Anspruch auf Lärmschutz außerhalb des Baubereichs nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde regelmäßig dann zu bejahen, wenn

- an einem Immissionsort außerhalb des Baubereichs auf Grund von Verkehrszuwächsen, die ursächlich auf dem geplanten Aus- oder Neubau beruhen, ein Lärmzuwachs von ≥ 3 dB(A) entsteht („Wahrnehmbarkeitsschwelle“) und
- der Grenzwert für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) überschritten ist oder überschritten wird (wobei dieser Grenzwert stets und unabhängig von der Charakteristik des konkreten Gebietes Anwendung findet).

Diese Fallkonstellation tritt beim gegenständlichen Vorhaben nicht ein. Das geplante Straßenbauvorhaben zum Neubau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 führt im weiteren Verkehrsnetz zu Verkehrsverlagerungen die einen Lärmzuwachs von ≥ 3 dB(A) (= Verdoppelung des Verkehrs) zur Folge haben. Die durchgeführten Lärmberechnungen haben für die am nächsten zur Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 gelegenen Immissionsorte maximale Lärmpegel von 58 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht ergeben (Band 2: Unterlage 11.3, WH 12). Unabhängig von der Tatsache, dass die betroffenen Immissionsorte in einem Gewerbegebiet liegen, werden hier sogar die für ein Dorf- und Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten.

Ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht in diesem Zusammenhang daher nicht.

2.2.7.2 Außenwohnbereiche

Bei einem mit einem Wohnhaus bebauten Grundstück ist Schutzgegenstand nicht nur das Wohnhaus mit seinen Aufenthaltsräumen im Wohnbereich, sondern auch der sogenannte „Außenwohnbereich“. Der Begriff des Wohnens umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereichs. Zum Außenwohnbereich gehören Balkone, Loggien, Terrassen und nicht bebaute Flächen des Grundstücks, soweit sie dem „Wohnen im Freien“, nicht etwa nur dem bloßen Schmuck des Anwesens (z.B. Vorgarten), dienen.

Ein Anspruch auf Entschädigung wegen einer etwa verbleibenden Beeinträchtigung des „Außenwohnbereichs“ kommt nur insoweit in Betracht, als der Tagwert überschritten ist; denn beim „Außenwohnbereich“ ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Insoweit ist nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97 – vom 02.06.1997, VkBl. S. 434 zu verfahren.

Nachdem im vorliegenden Fall die Tages-Immissionsgrenzwerte eingehalten sind, werden durch die geplante Baumaßnahme für die Außenwohnbereiche weder immissionsrechtlich unzumutbare Bedingungen für deren Nutzung geschaffen, noch wird die Schwelle eigentumsrechtlicher Positionen überschritten.

2.2.7.3 Schutz vor Baulärm

Die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 auf Seite 22 dieses Beschlusses findet ihre Rechtsgrundlage in Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG i.V.m. § 39 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG. Maßgeblich kann zur Beurteilung von nachteiligen Wirkungen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19. August 1970 abgestellt werden (BayVGh, Urteil vom 24. Januar 2011, DVBl 2011, 377). Ergänzend sind die Anforderungen aus der 32. BImSchV heranzuziehen (HessVGh, Urteil vom 17. November 2011, Az. 2 C 2165/09.T, juris).

2.2.7.4 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schutzbedürftige Gebiete liegen nicht in der Nähe des Vorhabens.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Die festgestellten Planunterlagen enthalten zwar weder eine immissionsschutzfachliche Prüfung der lufthygienischen Auswirkungen der geplanten Maßnahme noch irgendwelche sonstigen Aussagen hierzu. Nach Einschätzung des für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz ist jedoch aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen.

2.2.7.5 Bodenschutz

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

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

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.2.7.4 ist nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht bzw. überschritten werden.

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

2.2.8 Naturschutz und Landschaftspflege

Die durch die Baumaßnahmen verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und können zusammengefasst aus dem landschaftspflegerischen Be-

stands- und Konfliktplan entnommen werden (Band 3: Unterlage 12.1 und Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A).

2.2.8.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.2.8.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

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

Im Nahbereich des Vorhabens werden folgende Gebiete zum Aufbau und zum Schutz des kohärenten, europäischen, ökologischen Netzes „NATURA 2000“-Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) nach der Richtlinie 92/43 EWG (FFH-Richtlinie) berührt:

- FFH-Gebiet DE 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“
- FFH-Gebiet DE 6834-301 „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“

Zur Klärung der Frage inwieweit aufgrund der plangegegenständlichen Bauvorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung der beiden Natura 2000-Gebiete nicht ausgeschlossen werden kann wurde vom Vorhabensträger eine Vorprüfung durchgeführt (Band 3: Unterlagen 12.5a und 12.5b). Als Ergebnis dieser Vorprüfungen bleibt festzuhalten, dass die plangegegenständlichen Bauvorhaben den für die beiden Natura 2000-Gebiete festgelegten Erhaltungszielen gemäß der FFH-Richtlinie nicht widersprechen und erhebliche Beeinträchtigungen für die Natura 2000 Gebiete auszuschließen sind. Auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt I, Ziffern 1.3.1 und 1.3.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- Schutzgebiete nach §§ 23 bis 29 BNatSchG

Innerhalb des engeren Untersuchungsgebiets sind Schutzgebiete nach § 23 BNatSchG (Naturschutzgebiete), § 24 BNatSchG (Nationalparke oder Nationale Naturmonumente), § 25 BNatSchG (Biosphärenreservate), § 26 BNatSchG (Landschaftsschutzgebiete) und § 27 BNatSchG (Naturparke) ebenso nicht vorhanden wie Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG und geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG.

- Geschützte Flächen nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG

Amtlich kartierte Biotope sind im Untersuchungsraum:

- Bruch- und Sumpf- und Auenwälder,
- Trockenkiefernwald
- Eichenmischwald wärmeliebend (teilweise untere Erfassungsgrenze),
- Feuchtgebüsch,
- Natürliche und naturnahe Fließgewässer,

- Unterwasser-/Schwimmblattvegetation,
- Kleinröhricht/Großröhricht,
- Großseggenried,
- Hochstaudenflur,
- Streuwiese,
- Feucht-/Nassgrünland und
- Sandmagerrasen.

Diese Flächen sind in den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) dargestellt.

Durchsetzt mit Flächen nach § 30 BNatSchG sind teilweise

- Magere Altgrasbestände und
- artenreiches Extensivgrünland.

Dieser Sachverhalt wurde vom Vorhabensträger bei der Bewertung der Eingriffsschwere entsprechend berücksichtigt.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3 dieses Beschlusses) eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. hat den Ausnahmen zugestimmt.

2.2.8.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.2.8.1.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen

europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. 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.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Damit wird der Sache nach in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt (vgl. BVerwG BVerwG vom 09. Juli 2008, 9 A 14.07, Rn. 98 zitiert nach juris). Dies ist aus europarechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, weil der in § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG vorausgesetzte volle Funktionserhalt nicht schon dann gegeben ist, wenn der Eingriff keine messbaren Auswirkungen auf die Reproduktionsbedingungen bzw. Rückzugsmöglichkeiten der lokalen Population als ganzer hat, sondern erst dann, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, also z. B. dem in einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, 9 A 39.07 – juris, Rn. 67 ff.). Dasselbe gilt z.B. für Fledermausarten, die einen Verbund von mehreren Höhlenbäumen nutzen, zwischen denen sie regelmäßig wechseln, wenn im Falle der Rodung einzelner Bäume dieses Verbundes deren Funktion von den verbleibenden Bäumen oder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang weiter er-

füllt werden kann (Urteil vom 13. Mai 2009 - BVerwG 9 A73.07 - NVwZ 2009, 1296 Rn. 91). Den Schutz von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG genießen regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch während der Abwesenheit der Tiere. Dagegen entfällt der Schutz, wenn Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion endgültig verloren haben. Dies trifft z.B. auf Nester von Vögeln zu, die in jedem Jahr an anderer Stelle eine neue Brutstätte anlegen. Bloß potenzielle Lebensstätten sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (vgl. BVerwG vom 11.01.2001, 4 C 6/00 - juris; BVerwG vom 08.03.2007, 9 B 19.06 – juris; BVerwG vom 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 39; BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 100).

Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe (vgl. nachfolgende Ziffer 2.2.8.3.1 dieses Beschlusses) sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Nach dem Urteil des BVerwG vom 14. Juli 2011, 9 A 12.10 – „Freiberg-Urteil“ - ist § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Beeinträchtigungen von Tieren nicht anzuwen-

den, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen. Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beurteilt.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind (siehe hierzu unten C 3.3.5.2).

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

2.2.8.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ mit Stand Januar 2013. Diese „Hinweise“ berücksichtigen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 15. Juli 2011 Az. 9 A 12.10.

Die Datengrundlagen für die saP sind in den Planfeststellungsunterlagen (Band 3: Unterlage 12.4) – auf die Bezug genommen wird - dargestellt.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.2.8.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13. Juni 2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31). Da das BNatSchG die europarechtlichen Vorgaben jetzt vollständig umsetzt,

werden die gemeinschaftsrechtlichen Verbote nicht mehr getrennt angesprochen. Sie werden aber bei der Interpretation der §§ 44 und 45 BNatSchG berücksichtigt.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den natur-schutzfachlichen Unterlagen im Rahmen der Planauslegung Stellung nehmen.

2.2.8.1.2.3 Konfliktanalyse

Durch das Vorhaben sind sowohl europarechtlich geschützte Tierarten gemäß Anhang IV FFH-RL, europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 VS-RL als auch weitere, lediglich nach nationalem Recht streng geschützte Tierarten nachweislich oder potentiell betroffen.

Pflanzenarten gemäß Anhang IV FFH-RL können im Planungsgebiet ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung und Minimierung möglicher Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch den Bau, die Anlage und den Betrieb der aktuellen Plantrasse wurden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung umfangreiche Maßnahmen entwickelt (Band 3: Unterlage 12.4, Kapitel 3).

Folgende Vorkehrungen (konfliktvermeidende Maßnahmen) tragen dazu bei, Gefährdungen von Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten zu vermeiden oder zu mindern:

- Zeitliche Optimierung der Rodungsarbeiten und Baufeldräumung (Maßnahme M3): Die Rodung der Gehölze findet außerhalb der Nestbau-, Lege-, Bebrütungs- und Aufzuchszeit im Nest von Vögeln und damit während der Vegetationsruhe nach dem 30. September und bis zum 28./29. Februar statt.
- Vermeidung von Straßenabwässern in die Rehau (Maßnahme M2): Schutz der Quelllebensräume der Rehau durch Verhinderung der Einleitung von Straßenabwässern und Verhinderung der Entwässerung und Grundwasserabsenkung (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A).
- Brückenbauwerk:
Die Wanderbeziehungen des Bibers entlang des Kanals werden durch Wartungsstege aufrechterhalten, die mit einer Breite von einem Meter beiderseits des Kanals ein Unterqueren des Brückenbauwerks an Land ermöglicht. Dies ist für den Biber wichtig, da bekannt ist, dass er relativ eng überbaute Gewässer nicht im Wasser schwimmend unterquert.

Zudem sind auch spezifische Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) vorgesehen, teils kombiniert mit Ausgleichsmaßnahmen. Sie werden auch bei der Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu Grunde gelegt.

- **Maßnahme A1:** Gewässerrenaturierung und Auwald an der Sulz (Wiesenschafstelze);
- **Maßnahme A2:** Aufforstung von Laubwald am Entenbach (Baumpieper, Goldammer);
- **Maßnahme A4:** Sandmagerrasen nördlich Buchberg: Schaffung von Sandmagerrasen mit differenziertem Pflegeregime (rotierende einjährige Brachen) (Zauneidechse, Bluthänfling, Braunkehlchen, Goldammer, Rebhuhn, Feldlerche) und
- **Maßnahme A5:** Anlage von insgesamt 15 „Lerchenfenstern“ zu je 20-25 m² innerhalb von insgesamt ca. 10 bis 15 ha Wintergetreide-Ackerfläche. Die einzelnen Ackerschläge sollten jeweils mind. 3, besser > 5 ha groß sein (zusammenhängende Fläche ohne Wege und Raine). Die Lerchenfenster werden in einen Mindestabstand von 20 m zum Feldrand und 100 m zu anschließenden Wald- oder Siedlungsändern angelegt (Abstand der Lerchenfenster zur künftigen Straße > 500 m). Die Anlage der Fenster erfolgt am einfachsten bereits im Herbst bei der Saat durch Aussetzen der Sämaschine für wenige Meter. Die Bewirtschaftung der Felder kann, abgesehen von der Anlage der „Fenster“ ansonsten in unveränderter Art und Weise weitergeführt werden. Durch die Anlage der Lerchenfenster erhöht sich der Fortpflanzungserfolg der Art um bis zu 50 % und der Bestand kann sich mehr als verdoppeln. Die Kompensationswirkung von je 2 Lerchenfenstern/ha auf insgesamt 10 bis 15 ha Ackerfläche beträgt im Landschaftsraum ca. 5 Reviere.

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 5.4 bis 5.7 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Hinsichtlich der in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 beschriebenen kleinräumigen Planänderungen sind hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange keine Verschlechterungen zu erwarten. So hat zwar der Eisvogel sein Nahrungshabitat bis zum vorhandenen Brückenbauwerk über den Ludwig-Donau-Main-Kanal im Zuge der bestehenden Bundesstraße 299 (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A, BW 0-3), jedoch ist das im Hinblick auf den neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldweg erforderliche Brückenbauwerk über den Ludwig-Donau-Main-Kanal (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A, BW 0-6) geländegleich geplant. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der geringen Fahrgeschwindigkeiten ist somit das Kollisionsrisiko für den Eisvogel sehr gering.

Ebenso hat diese neue Brücke auch relativ geringe Auswirkungen für den Biber, da dieser entweder das Bauwerk entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals unter- bzw. überqueren kann. Aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung insbesondere in der Nacht bedeutet dies für den Biber keine Gefährdung.

Auch wenn es sich bei der Ringelnatter um keine saP-relevante Tierart handelt, so hat das vorstehend angeführte Brückenbauwerk auch für die Ringelnatter kaum Auswirkungen.

Die nachfolgende Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung dieser Vorkehrungen.

Säugetiere

Biber

Im Untersuchungsgebiet konnten aktuelle Bibernachweise in Form von gefälltten Bäumen und Fraßstellen erbracht werden. Ebenso wurden Pfade aus dem Ludwig-Donau-Main-Kanal heraus in den Bruchwald um die Rehau erfasst. Seinen Hauptlebensraum hat der Biber jedoch an der Sulz, die westlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals und damit auch westlich des Eingriffsbereichs liegt. In diesem Fluss liegt sein Fortpflanzungslebensraum, den Ludwig-Donau-Main-Kanal durchquert er zur Baum- und Nahrungssuche. Jungtiere werden den Kanal möglicherweise als Leitlinie auf der Suche nach eigenen Revieren nutzen. Aufgrund der guten Lebensraumausstattung an der renaturierten Sulz und der positiven Bestandsentwicklung der bayerischen Biber wird der Erhaltungszustand mit „gut“ bewertet.

Durch ausreichend weit geplante Brückenbauwerke wird eine Querung der neuen Straße durch den Biber nicht erforderlich. Somit entsteht kein signifikant erhöhtes Mortalitätsrisiko. Das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird nicht erfüllt.

Der Biber ist anthropogenen Störwirkungen gegenüber relativ tolerant und wird regelmäßig an Gewässern in direkter Straßennähe gefunden und besiedelt auch das Innere von Siedlungen und sogar von Großstädten (z.B. München). Durch die nacht-aktive Lebensweise des Bibers sind keine baubedingten Störungen zu erwarten, anlage- und nutzungsbedingte Störwirkungen werden durch ausreichend weite Brückenbauwerke vermieden. Somit entstehen projektbedingt keine Störungen mit populationsrelevanten Auswirkungen, so dass das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ebenfalls nicht erfüllt wird.

Projektbedingt kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von Biberbauten. Ebenso bleiben erhebliche Eingriffe in bedeutsame Nahrungshabitate der Art aus. An den Querungsstellen am Ludwig-Donau-Main-Kanal als Ausbreitungsachse für den Biber werden durch den Bau von weiten Brückenbauwerken mit 2 m breiten Wartungsste-

gen die Austauschbeziehungen erhalten. Die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt somit erhalten und Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG werden vermieden.

Fledermäuse

Aus der Tiergruppe Fledermäuse sind 12 Arten von der Planung betroffen, wobei 9 Arten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden konnten. Häufig sind Wasser- und Zwergfledermaus. Auch die Raufhautfledermaus wurde in den Waldbereichen bei der Jagd häufiger beobachtet.

Quartiere könnten im Eingriffsbereich des Vorhabens Baumhöhlen oder abgeplatzte Rinde von abgestorbenen Ästen oder Bäumen darstellen, die v. a. von den Arten Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Mopsfledermaus, Braunes und Graues Langohr, Wasserfledermaus oder Raufhautfledermaus genutzt werden könnten. Im Trassenverlauf (ohne Bereiche, die durch den Bebauungsplan „Gewerbegebiet Nord“ der Gemeinde Mühlhausen überplant sind) wurden keine Höhlenbäume im Eingriffsbereich nachgewiesen. Direkte Nachweise für bewohnte Quartiere gelangen nicht, ein Vorkommen ist dennoch nicht auszuschließen, da der Nachweis von Fledermäusen in Baumhöhlen nur sehr schwer möglich ist.

Alle oben genannten Arten können das Untersuchungsgebiet bei der Nahrungssuche als Jagdlebensraum nutzen. Die Fransenfledermaus, die Wasserfledermaus, die beiden Langohr- und Bartfledermausarten werden direkt über dem Kanal, entlang oder in den weniger gestörten Auengehölzen nach Nahrung suchen.

Der Kleine Abendsegler und die Raufhautfledermaus zählen zu den bevorzugt im Wald jagenden Arten, die in den Waldabschnitten der geplanten Trasse ein geringes bis mittleres Kollisionsrisiko aufweisen werden.

Besonders flexibel ist die Zwergfledermaus, die als Jäger des offenen Luftraums auch in strukturärmeren Bereichen bei der Jagd angetroffen werden kann. Auf Grund der geringen Insektendichte ist jedoch in den landwirtschaftlich intensiv genutzten Bereichen, wie sie entlang des nördlichen Bereichs des Planungsabschnittes vorliegen, kaum mit Fledermausaktivität zu rechnen.

Über die Verhaltensweise der Mückenfledermaus ist noch wenig bekannt, jedoch könnte sie sich ähnlich wie die Zwergfledermaus verhalten.

Großer Abendsegler, die Zwergfledermaus, die Raufhautfledermaus, die Zweifarbfledermaus und die Breitflügelfledermaus nutzen auch den offenen Luftraum in durch Verkehr beeinträchtigten Gebieten, sofern hier Insekten in größerer Dichte durch die Straßenbeleuchtung oder die vom Asphalt aufsteigende Wärme angelockt werden.

Im Planungsbereich sind nur im südlichen Abschnitt am Sportplatz Pollanten Beleuchtungen vorgesehen.

Vereinzelt können alle Arten den gesamten Eingriffsbereich beim Streckenflug queren, v. a. an solchen Stellen, wo zumindest einzelne leitende Strukturen wie Hecken oder Baumreihen vorhanden sind, oder die Straße direkt am Waldrand entlang führt, wie dies an mehreren Stellen der Fall sein wird.

Von den nachgewiesenen Fledermausarten weist die Wasserfledermaus eine sehr hohe spezifische Disposition gegenüber Kollisionsgefahren auf und ist darüber hinaus stark lichtmeidend. Außerdem liegen einzelne Nachweise der Schwesternarten-Gruppe der Bartfledermäuse vor, die eine hohe Gefährdung durch Kollision aufweisen und weitere nicht näher differenzierbare Nachweise aus der Gattung *Myotis*, die je nach Art sehr hoch bis hoch kollisionsgefährdet ist.

Die Kollisionsgefährdung der anderen nachgewiesenen Arten ist als mittel bis gering zu bezeichnen, wobei die mit mittlerer Disposition bewertete Breitflügelfledermaus beim vorliegenden Vorhaben kaum gefährdet ist, da sie nur bei mittelhohen Brücken in den Verkehr einfliegt. Die ebenfalls mit mittlerer Disposition bewertete Zwergfledermaus überquert Offenland und 4-spurige Straßen in großer Höhe, so dass auch diese Art kaum kollisionsgefährdet ist.

Da die Mehrzahl der *Myotis*- und Wasserfledermausnachweise westlich der Trasse und entlang des Kanals erbracht wurden und östlich lediglich zwei *Myotis*- und ein Wasserfledermausnachweise vorliegen, kann man artenschutzrechtlich weder von einer signifikanten Erhöhung des Mortalitätsrisikos, noch von einer populationsrelevanten Störung der betroffenen Arten ausgehen. Somit sind Vermeidungsmaßnahmen, wie Überflughilfen und Irritationsschutzwände auf Basis der vorliegenden Fledermauskartierung nicht notwendig.

Insgesamt ergibt sich, dass hinsichtlich der Fledermäuse Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1, 2 und 3 BNatSchG auszuschließen sind.

Reptilien

Zauneidechse

Im gesamten Untersuchungsgebiet konnte die Zauneidechse an unterschiedlichen Stellen nachgewiesen werden und besiedelt höchstwahrscheinlich alle Trockenlebensräume. So konnte die Zauneidechse auf den Sandackerbrachen im Norden erfasst werden (mittlerweile Bebauungsplan Gewerbegebiet). Hier findet sie optimale Bedingungen, z.B. sonnenexponierte, vegetationsarme Flächen mit lockerem Substrat für die Eiablage ebenso wie Kleinstrukturen wie Steine und Totholz. Als Überwinterungsquartiere dienen Fels- und Erdspalten, vermoderte Baumstubben, verlas-

sene Nagerbauten und selbstgegrabene Röhren. Entlang der Böschungen am Ludwig-Donau-Main-Kanal und an den Waldrändern im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes sind Einzelbeobachtungen möglich. Das Hauptvorkommen beschränkt sich aber auf den Bereich nördlich des Eingriffsbereichs. Aufgrund des guten Vorkommens der Zauneidechse im Norden auf den Sandackerbrachen kann die lokale Population mit gut bewertet werden.

Durch den Neubau der Bundesstraße 299 gehen Lebensräume der Zauneidechse im Norden auf den Sandackerbrachen verloren (mittlerweile Bebauungsplan Gewerbegebiet). Bei km 0 + 900 kommt diese Art auch auf artenreichem Extensivgrünland vor. Dieser Lebensraum wird durch Zerschneidung und durch den Brückenbau beeinträchtigt. Weitere Vorkommen dieser Art entlang des Kanals, z.B. an den Waldrändern im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes werden durch den Straßenbau nicht beeinflusst. Eine Querung der Straße durch Zauneidechsen ist in Einzelfällen möglich. Der hauptsächliche Austausch zwischen verschiedenen Habitaten, wird aber weiterhin an den Böschungen entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals stattfinden. Somit entsteht kein signifikant erhöhtes Mortalitätsrisiko und Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG werden nicht erfüllt.

Unter Berücksichtigung, dass keine hochbedeutsamen Lebensräume der Art durchschnitten werden und der Austausch zwischen den verschiedenen Zauneidechsen-Lebensräumen weiterhin stattfinden kann, können projektbezogene Störprozesse mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population und damit verbundene Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Projektbedingt kommt es nicht zu großen Beeinträchtigungen essentieller Zauneidechsen-Lebensräume. Ebenso bleiben erhebliche Eingriffe in bedeutsame Nahrungshabitate der Art aus. Ausbreitungsmöglichkeiten an den Böschungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals entlang auch zu den geplanten Ausgleichsflächen für das Gewerbegebiet Nord bleiben weiterhin erhalten. Nach den Untersuchungen in der saP kann der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der CEF-Maßnahme A4, mit der durch Herstellung von Sandmagerrasen neuer Lebensraum für diese Art geschaffen wird, sicher ausgeschlossen werden. Die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt somit erhalten und Verbotstatbestände werden vermieden.

Amphibien

Im Rahmen der Kartierung konnten einzelne potenzielle Amphibienlebensräume erfasst werden. Es handelte sich v.a. um Kleingewässer außerhalb des Untersuchungsgebietes und um das Feuchtgebiet Rehau. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal ist als Laichgewässer für Amphibien wenig geeignet, da der Fischbesatz sehr hoch ist.

Bei den im Rahmen der Untersuchungen gefangenen Arten Erdkröte, Grasfrosch und Teichmolch handelt es sich um keine gefährdeten oder durch europäische und nationale Richtlinien geschützten Arten. Zusätzlich wurden Laichballen vom Grasfrosch in der Rehau gefunden.

Das einzige Vorkommen der Knoblauchkröte, die im Rahmen der Erstellung der Vorwurfsunterlagen für dieses Straßenprojekt noch behandelt wurde, war in den Sandackerbrachen im Norden des Untersuchungsgebietes. Dieser Bereich ist mittlerweile Bestandteil des rechtskräftigen Bebauungsplans „Gewerbegebiet Nord“ der Gemeinde Mühlhausen. Südlich davon kommt die Knoblauchkröte nicht vor und musste deshalb in der vorliegenden saP nicht mehr behandelt werden.

Weitere im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Amphibienarten kommen nicht vor oder sind hier nicht zu erwarten. Die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG kann somit ausgeschlossen werden.

Libellen

Grüne Keiljungfer

Die Grüne Keiljungfer ist eine Charakterart naturnaher Flüsse und größerer Bäche der Ebene und des Hügellandes, wobei sie hauptsächlich an den Mittel- und Unterläufen vorkommt. Bayerischer Verbreitungsschwerpunkte dieser Art sind das Mittelfränkische Becken, das Naab-Regen-Tal, das südwestliche Vorland des Bayerischen Waldes sowie die Flüsse Amper und Paar. Im Untersuchungsgebiet fliegt die Grüne Keiljungfer regelmäßig mehr oder weniger häufig an der angrenzenden Sulz und an den den Kanal durchquerenden kleinen Quellbächen. Ihr Fortpflanzungshabitat hat sie an der Sulz. Am Ludwig-Donau-Main-Kanal wurde sie im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Aufgrund des regelmäßigen Auftretens dieser Art an der Sulz wird der Erhaltungszustand der lokalen Population mit „gut“ bewertet.

Beim Entlangfliegen an den, den Ludwig-Donau-Main-Kanal querenden, Quellbächen kann es durch das Überqueren der neuen Straße zu Kollisionen kommen. Zur Zerschneidung des Lebensraums kommt es jedoch nicht, denn normalerweise beeinträchtigen Straßen oder Dämme die Flugbewegungen von Libellen nicht, sie werden ohne weiteres überwunden. Die selten möglichen Kollisionen führen auch nicht zu einer Beeinträchtigung der lokalen Population der Grünen Keiljungfer im Untersuchungsgebiet. Das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird somit nicht erfüllt

Unter Berücksichtigung, dass keine hochbedeutsamen Lebensräume der Art durchschnitten werden und der Austausch zwischen den verschiedenen Lebensräumen entlang der Quellbäche zur Sulz weiterhin stattfinden kann, können projektbezogene Störprozesse mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population

und damit verbundene Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Eine Beeinträchtigung oder Vernichtung wichtiger Fortpflanzungsgewässer durch die geplante Bundesstraße 299 erfolgt nicht. Auch Nahrungslebensräume von wichtiger Bedeutung für die Grüne Keiljungfer sind nicht betroffen. Die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt somit erhalten und Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG werden vermieden.

Käfer, Heuschrecken, Tag- und Nachtfalter, Schnecken und Muscheln, Fische

Im Wirkraum kommen keine im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Käfer-, Heuschrecken-, Falter-, Schnecken-, Muscheln- und Fischarten vor. Eine Erfüllung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG kann somit ausgeschlossen werden.

Europäische Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie

Es wurden 72 Vogelarten als Brutvögel oder Nahrungsgäste im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Insgesamt ist eine hohe Artenvielfalt festzustellen, die der regional charakteristischen Artenzusammensetzung entspricht.

Als streng geschützte Vogelarten im Untersuchungsgebiet konnten fünf Greifvogelarten nachgewiesen werden, wobei Sperber und der Mäusebussard auch in den Waldflächen bei Mühlhausen brüten. Ein Horststandort in unmittelbarer Nähe zur geplanten Trasse wurde jedoch nicht erfasst. Wespenbussard, Rotmilan und Turmfalke nutzen die offenen Flächen im Untersuchungsgebiet als Nahrungslebensraum. Der Baumfalke und der Schwarzspecht sind lt. Artenschutzkartierungs-Daten nachgewiesen, die Fundpunkte liegen jedoch außerhalb des Untersuchungsbereichs. Es ist allerdings davon auszugehen, dass beide das Untersuchungsgebiet auch als Jagd- und Nahrungshabitat nutzen. Weitere streng geschützte Arten, die das Untersuchungsgebiet zur Nahrungssuche nutzen, sind die Bekassine und der Eisvogel. Die Bekassine kommt auf den Feuchtwiesen der Rehau vor, der Eisvogel jagt am Ludwig-Donau-Main-Kanal. Als Brutvogel der Rehau ist die Waldschneepfe zu vermerken, ebenso die Turteltaube. Eine weitere streng geschützte Art, die auf einer Lichtung im südlichen Untersuchungsgebiet brütet, ist die Waldohreule. Ein häufiger Brutvogel in den Waldbereichen, die von der Trasse zerschnitten werden, ist der in Bayern gefährdete Baumpieper. Die Besiedlungsdichte dieser Art ist in dem lichten Kiefernforst hoch (ca. 8 Brutpaare im Wirkraum).

In den Auenbereichen in der Rehau, am Ludwig-Donau-Main-Kanal entlang, sowie an der Sulz konnten streng geschützte Arten wie der Pirol und der Grünspecht erfasst werden. Eine weitere charakteristische Art dieses Lebensraums ist der Kleinspecht.

Gefährdete Vogelarten des Offenlandes sind die Feldlerche und die Schafstelze. Während die Feldlerche sehr häufig ist (8 Brutpaare), ist für die Schafstelze nur ein Brutrevier erfasst worden. Die Goldammer und der Feldsperling sind als typische Arten des strukturreichen Kulturlandes häufig zu beobachten.

Für die nachgewiesenen Brutvögel Buntspecht, Feldsperling, Grün- und Schwarzspecht, Kuckuck und Pirol sind keine Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände notwendig. Das Vorhaben führt unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgeschriebenen Rodungszeiten nicht zu einem direkten Verlust einzelner Brutpaare der Arten durch Überbauung.

Der Feldsperling zeigt kein spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen und ist an sich sehr störungstolerant. Geeignete Strukturen für die Nestanlage sind im Gebiet auch weiterhin vorhanden.

Die Fundpunkte von Bunt- und Grünspecht liegen innerhalb der artspezifischen Effektdistanz. Theoretisch ist für diese Arten ein Verlust eines Brutpaares anzusetzen. Bunt- und Grünspechte sind jedoch sehr störungstolerant und haben v.a. in den Auenbereichen am Kanal entlang weiterhin ungestörten Lebensraum zur Verfügung. Höhlenbäume dieser Arten sind durch den geplanten Straßenbau grundsätzlich nicht betroffen. Dies trifft auch für den Schwarzspecht zu. Die südlichen Waldbereiche gehören zu einem Schwarzspechtrevier. Allerdings brütet dieser nicht im direkten Eingriffsbereich und der Nahrungslebensraum wird auch kaum beeinträchtigt. Pirol und Kuckuck sind Brutvögel in den Auenbereichen am Ludwig-Donau-Main-Kanal. Diese Lebensräume werden durch den Straßenbau nicht in Anspruch genommen und sind auch weiterhin für beide Arten nutzbar.

Damit führt die Störung der Arten nicht zu einer Erfüllung des Verbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, da selbst bei einem tatsächlichen Verlust eines Brutpaares dieses zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führt.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen ist daher festzuhalten, dass für die genannten Vogelarten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG nicht erfüllt werden.

Konzentriert man den Blickwinkel auf die Einhaltung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände, dann sind folgende Arten näher abzuhandeln.

Baumpieper

Durch die geplante Umgehungsstraße wird der Baumpieper-Lebensraum im südlichen Wirkraum zerschnitten. Der Baumpieper ist im Allgemeinen jedoch nicht kollisionsgefährdet, ein Vorkommen direkt an der Straße ist auszuschließen. Daher können eine signifikante Erhöhung der Mortalitätswahrscheinlichkeit und damit verbundene

Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungs- und Fangverbot) ausgeschlossen werden.

Durch den Straßenneubau wird in bisher unzerschnittene Lebensräume des Baum-
piepers eingegriffen. Aufgrund der Effektdistanz von 100 m, wird insgesamt 1 Baum-
pieper-Brutpaar durch Lärm soweit gestört, dass es sein Revier verliert. Um diese
Störung des Habitates auszugleichen und den Erhaltungszustand der lokalen Baum-
pieperpopulation zu erhalten, wird die CEF-Maßnahme A2 durchgeführt. Mit der Auf-
forstung von Laubwald am Entenbach können Verbotstatbestände gemäß dem Stö-
rungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Der Baum-
pieper ist im Wirkraum mit 9 Brutpaaren vertreten. Die lichten durchforste-
ten Kiefernwaldbereiche stellen ideale Lebensräume für diese Art dar. Durch direkte
Überbauung sind 4 Brutpaare betroffen. Für die Art wird weiterhin bei einer Verkehrs-
stärke von bis zu 9.000 Kfz/24h eine Minderung der Habitatqualität um 20% in den
ersten 100 m vom Fahrbahnrand angegeben. Hiervon ist noch ein weiteres Brutpaar
betroffen. Damit verlieren durch das Vorhaben insgesamt 5 Brutpaare Lebensraum.

Um die Lebensraumverluste des Baum-
piepers auszugleichen, werden im Rahmen
der vorstehend bereits beschriebenen CEF-Maßnahme A2 auf Ausgleichsflächen die
Lebensraumstrukturen so verbessert, dass neuer Lebensraum für den Baum-
pieper entsteht. Die Art wird außerdem auch von weiteren Aufforstungen und durch die An-
lage reich strukturierter Waldränder profitieren. Ebenso wird durch die Rodungszeit-
beschränkung im Winter (Maßnahme M3) eine Schädigung von Fortpflanzungsstät-
ten verhindert. Somit bleibt die kontinuierliche ökologische Funktionalität im räumli-
chen Kontext gewahrt und es entstehen keine Verbotstatbestände gemäß dem
Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Bluthänfling

Der Bluthänfling ist relativ störungstolerant und wird nach der Beendigung des Pro-
jekts kaum noch an der Straße vorkommen. Ein signifikant erhöhtes Mortalitätsrisiko
ist für diese Art nicht zu prognostizieren und ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1
Nr. 1 BNatSchG somit auszuschließen.

Vorhabensbedingt wird 1 Brutpaar gestört, da die Straßentrasse in einem Abstand
von 100 m am theoretischen Reviermittelpunkt vorbeiführt. Damit liegt dieses Revier
in der Effektdistanz. Eine populationsrelevante Störung entsteht hierdurch allerdings
nicht, da die störungstolerante Art in der Umgebung noch Lebensraum zur Verfügung
hat. Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit nicht einschlä-
gig.

Der Bluthänfling verliert durch die geplante Straßenbaumaßnahme ein Brutrevier, da das aktuelle Revier auf der Ruderalfläche im Norden des Untersuchungsgebiets direkt zerschnitten wird und ein Revier durch direkte Überbauung verloren geht. Durch den Straßenbau wird der Lebensraum des Bluthänflings stark gestört. Damit wird ein Ausgleich für zwei Brutpaare benötigt. Mit der CEF-Maßnahme A4 wird ein Sandmagerrasen mit differenziertem Pflegeregime geschaffen und ein Ausgleich für ein Brutpaar Bluthänflinge erreicht. Weiterhin kann diese Art vom Ausgleich für die Feldlerchen profitieren, da der Bluthänfling durchaus ähnliche Lebensräume besiedelt. Ein direkter Verlust des Lebensraums wird durch die Rodungszeitbeschränkung (Maßnahme M3) vermieden. Das Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

Braunkehlchen

Da sich das Braunkehlchen nach Realisierung des Projekts kaum mehr in der Nähe der Trasse aufhalten wird, ist eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch den Straßenverkehr und somit das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen

Das Braunkehlchen verliert durch die geplante Straße einen Brutplatz und Nahrungslebensraum. Betriebsbedingt wird die unmittelbare Umgebung der Straße vom Braunkehlchen nicht mehr genutzt. Für neuen Lebensraum sorgen die CEF-Maßnahme A4 und die für die Feldlerchen vorgesehenen und nachfolgend noch näher beschriebenen Maßnahmen. Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit nicht einschlägig.

Innerhalb der Effektdistanz von 100 - 200 m mit einem prognostizierten Verlust der Habitataignung von 10%, konnte ein Nachweis für das Braunkehlchen erbracht werden. Die Trasse bedingt eine Überbauung von geeignetem Lebensraum der Art. Es handelt sich hierbei um eine artenreiche Ruderalfläche mit Gras- und Krautfluren. Um das Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu vermeiden, werden für die Art die CEF-Maßnahmen A4 und A5 durchgeführt.

Feldlerche

Durch das Planvorhaben ist im Untersuchungsgebiet die Feldlerche als Offenland- und Feldbrüter betroffen. Da die Feldlerche straßennahe Bereiche aufgrund ihrer großen Effektdistanz deutlich meiden wird, kommt es projektbedingt nicht zu einem signifikant erhöhten Mortalitätsrisiko. Somit können Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Aufgrund der großen Effektdistanz der Feldlerche von 500 m, ist eine direkte Störung von einem Brutpaar gegeben. Mit den CEF-Maßnahmen A4 und A5 wird jedoch neuer Lebensraum für die Feldlerche hergestellt, weshalb eine populationsrelevante Stö-

rung und somit ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. Das Störungsverbot ist somit nicht einschlägig.

Durch direkte Überbauung des Lebensraums sind 4 Brutpaare und durch Störung in bis zu 300 m Entfernung ist ein weiteres Brutpaar betroffen. Insgesamt ist damit mit einem theoretischen Verlust von 5 Feldlerchenbrutpaaren zu rechnen. Der Lebensraumverlust kann jedoch mit den CEF-Maßnahmen A4 und A5 aufgefangen und durch die konfliktvermeidende Maßnahme M3 (zeitliche Optimierung der Baufeldräumung) minimiert werden. Durch die Extensivierung von Offenlandflächen kann für die Feldlerche neuer Lebensraum erschlossen werden. Weiterhin profitiert diese Art vom Maßnahmenkonzept der Gemeinde Mühlhausen, in dem auf landwirtschaftlichen Nutzflächen Feldlerchenfenster hergestellt werden. Damit bleibt die ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang erhalten und das Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

Goldammer

Projektspezifisch entstehen keine Wirkungen, die ein erhöhtes Mortalitätsrisiko der Goldammer nach sich ziehen. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind somit auszuschließen.

Die Goldammer ist eine störungstolerante Art und wird auch nach der Realisierung des Straßenbauprojekts im Umfeld vorkommen. Bau- und anlagebedingte Störungen werden durch die zeitliche Beschränkung der Rodung und Baufeldräumung (Maßnahme M3) vermieden. Somit sind keine populationsrelevanten Störwirkungen auf die Goldammer zu erwarten und Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auszuschließen.

Die Goldammer wurde im Untersuchungsgebiet mit neun Brutpaaren nachgewiesen. Eines der Brutpaare ist durch Überbauung und Störung des Brutplatzes betroffen. Ein weiteres liegt innerhalb der Effektdistanz von 100 m und ist durch eine Abnahme der Habitataignung um 20% ebenfalls als Verlust zu werten. Durch die CEF-Maßnahmen A1, A2 und A4 wird neuer Lebensraum für diese Art geschaffen. Grundsätzlich profitiert sie auch von den Maßnahmen für die Feldlerche. Unter der Voraussetzung, dass Rodung und Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit (Maßnahme M3) stattfinden, sind Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auszuschließen.

Rebhuhn

Projektbedingt entstehen keine Wirkpfade, die zu einer signifikanten Erhöhung der Mortalitätswahrscheinlichkeit des Rebhuhns führen. Das Rebhuhn wird nach der Realisierung des Straßenbaus kaum in der Nähe der Straße vorkommen, so dass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt ist.

Aufgrund der Effektdistanz des Rebhuhns von 300 m, ist eine direkte Störung von einem Brutpaar gegeben. Mit den CEF-Maßnahmen A4 und A5 wird jedoch neuer Lebensraum für das Rebhuhn geschaffen, weshalb eine populationsrelevante Störung ausgeschlossen werden kann. Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht einschlägig.

Das Rebhuhn wurde im Untersuchungsgebiet mit einem Brutpaar nachgewiesen. Das Revier liegt innerhalb der 100-300 m Effektdistanz, so dass von einer Habitatsminderung von 25% innerhalb dieser Zone und somit von einem Verlust dieses Brutpaares auszugehen ist. Neben einer Durchschneidung des Reviers durch die geplante Trasse wird auch der Nahrungslebensraum beeinträchtigt. Die CEF-Maßnahme A4 und die CEF-Maßnahme A5 für die Feldlerche werden auch dem Rebhuhn auf Dauer Lebensraum sichern. Die ökologische Funktionalität der Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang kann damit gesichert werden. Der unmittelbare Verlust des Brutplatzes wird durch die zeitliche Einschränkung der Baufeldräumung (Maßnahme M3) vermieden. Das Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird nicht erfüllt.

Schafstelze

Unter Berücksichtigung des erwarteten Verkehrsaufkommens von etwa 9.000 KFZ/24h und der Tatsache, dass die potenziell noch vorhandenen Brutplätze größtenteils außerhalb der Effektdistanzen liegen, kann eine signifikant erhöhte Mortalitätswahrscheinlichkeit für die Wiesenschafstelze und somit ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Innerhalb der beschriebenen Effektdistanz (100 m für die Schafstelze) kommt es zu Störeffekten auf ein Brutpaar der Schafstelze. Hierbei kann nicht von einer populationsrelevanten Beeinträchtigung der in Nordbayern verbreiteten Art ausgegangen werden, weiterhin wird auch neuer Lebensraum über die CEF-Maßnahmen A2 und A4 und die CEF-Maßnahme A5 für die Feldlerche entwickelt. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot) sind somit auszuschließen.

Die Schafstelze brütet im Untersuchungsgebiet auf der Ruderalfläche im Offenland zwischen Bau-km 1+700 und Bau-km 2+000, die durch direkte Überbauung in Teilbereichen verloren geht. Da der Rest der Fläche in der 100 m-Effektdistanz dieser Art liegt, geht dieser Lebensraum für diese Art komplett verloren. Zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität werden geeignete Ersatzlebensräume durch die CEF-Maßnahmen A2 und A4 geschaffen. Ebenso profitiert diese Art von der CEF-Maßnahme A5 für die Feldlerche. Das Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist damit nicht einschlägig.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass für die tatsächlich oder potenziell im Untersuchungsgebiet der geplanten Ortsumfahrung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 und der mit ihr zusammenhängenden Straßenbaumaßnahmen vorkommenden, als wirkungsempfindlich eingestuften Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und der europäischen Brutvögel unter Berücksichtigung der genannten CEF-Maßnahmen und Vermeidungsstrategien keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt werden.

Erfüllung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Zusammenhang mit der Baufeldfreimachung und der Durchführung der Bauarbeiten

Potenziell betrachtungsrelevant sind alle Arten bzw. Artengruppen, die im Wirkbereich vorkommen und für die Schädigungen und Zerstörungen von Lebensstätten nicht ausgeschlossen werden können, da es hierbei ggf. auch zu baubedingten Individuenverlusten kommen kann, die näher zu betrachten und zu bewerten wären.

Mögliche vorhabensbedingte Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit potenziell auch verbundene Individuenverluste wurden unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen für

- die Zauneidechse und
- die Vogelarten mit (möglichen) Brutvorkommen im Wirkungsbereich festgestellt.

Tötungen der Zauneidechse im Zusammenhang mit der Baufeldfreimachung und der Durchführung der Bauarbeiten können insoweit ausgeschlossen werden, als sich im Eingriffsbereich keine entsprechend ausgestatteten Habitate befinden. Die Böschungsbereiche des Ludwig-Donau-Main-Kanals sind als unstrukturiertes Grünland charakterisiert. Bedeutsame Ruhe- und Fortpflanzungsstätten finden sich im Eingriffsbereich nicht, so dass baubedingte Tötungen auszuschließen sind.

Durch die Rodung von Waldflächen, Hecken und Gehölzen kommt es zu anlagebedingten Verlusten von Fortpflanzungsstätten. Baubedingte Tötungen von Nestlingen, Eiern und Altvögeln werden durch Bauzeitbeschränkungen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.2 dieses Beschlusses) vermieden.

Weder für die Zauneidechse noch für die genannten Vogelarten ist somit die Erfüllung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Zusammenhang mit baubedingten Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten festzustellen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG / Art. 12 FFH-RL / Art. 5 V-RL

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL sind vom Vorhaben nicht betroffen und im Wirkraum auch nicht zu vermuten.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Wie vorstehend bereits erläutert, wird die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Zum Teil stehen weitere geeignete Nist- und Brutplätze oder Ruhestätten zur Verfügung. Zum Teil sorgen hierfür die vorgesehenen Maßnahmen.

Bei diesen sogenannten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich nicht um reine Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung, sondern um Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Diese können zum Teil auch auf Ausgleichsflächen erfolgen. Diese Maßnahmen dürfen hier berücksichtigt werden (Leitfaden der EU-Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse, Kap. II.3.4d und BVerwG vom 18.3.2009 Az. 9 A 39.07 - juris Rn. 70).

Zur Vermeidung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und/oder Nr. 3 BNatSchG die sich unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen durch die Störung oder Schädigung der Vogelarten Baumpieper, Bluthänfling, Braunkehlchen, Feldlerche, Goldammer, Rebhuhn und Schafstelze sowie für die Zauneidechse ergeben können sind solche Maßnahme zur Sicherung der Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion (CEF-Maßnahme) erforderlich. Um die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der betroffenen Arten sicherzustellen und Störungen der Habitate auszugleichen sowie den Erhaltungszustand der lokalen Populationen aufrecht zu erhalten, werden die im Zuge der Kompensationsmaßnahmen A1, A2, A4 und A5 zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität vorgesehenen Maßnahmen (Band 3: Unterlage 12.4, Kapitel 3.2; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) durchgeführt. Die speziell für die Feldlerche vorgesehene Kompensationsmaßnahme A5 wird dabei unter Hinweis auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.5 dieses Beschlusses spätestens 1 Jahr vor dem geplanten Eingriff in den Lebensraum der Feldlerche hergestellt.

Unter Berücksichtigung der in den Planfeststellungsunterlagen beschriebenen und dargestellten Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen (Band 3: Unterlage 12.4, Kapitel 3 und Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) kommen wir zu dem Ergebnis, dass durch den Bau und Betrieb des geplanten Vorhabens Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. 5 BNatSchG nicht erfüllt werden.

Bzgl. der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten verweisen wir auf die Aussagen in der saP (Band 3: Unterlage 12.4).

2.2.8.1.2.4 Ausnahmeerteilung

Da unter Berücksichtigung der konzipierten Vermeidungsmaßnahmen und der vorgesehenen spezifischen Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen

Funktionalität (CEF-Maßnahmen) keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG durch das Vorhaben erfüllt werden, ist eine Prüfung der Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich. Auch eine Prüfung möglicher Planungsalternativen muss deshalb an dieser Stelle nicht erfolgen.

2.2.8.2 Naturschutz als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG) und den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planfeststellungsunterlagen – auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird - beschrieben und dargestellt (Band 3: Unterlage 12.1 und Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A). Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für die Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522). Sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 4.2) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Gesamtvorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, auch im Hinblick auf die Ziele des BNatSchG für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.2.8.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.2.8.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

Die geplante Maßnahme umfasst die Errichtung neuer Straßen und Anschlussstellen sowie die Veränderung bestehender Verkehrsflächen in den Anschlussstellen- bzw. höhenfreien Kreuzungsbereichen. Beim Bau werden Flächen versiegelt oder durch den Straßenkörper überbaut. Es entstehen neue Böschungen und Versickerungsgräben bzw. -mulden.

Die Auswirkungen des Neubaus der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 sowie der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 lassen sich unterscheiden in anlagen- und betriebsbedingte sowie durch den Baubetrieb verursachte Auswirkungen:

Anlagenbedingte Umwelteinwirkungen

- Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten und land- und forstwirtschaftlichen Flächen durch Versiegelung, Überbauung
- kleinklimatische Veränderungen aufgrund von Versiegelung
- Veränderungen des Wasserhaushaltes und Verlust von Bodenfunktionen
- visuelle Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Lage und Linienführung der Trasse (Einschnitte, Dämme etc.)

Betriebsbedingte Umwelteinwirkungen

- Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen, Abriebstoffen, Salzbelastung etc.
- Gefahr von Tierverlusten durch Kollision

Baubedingte Störungen

temporäre Inanspruchnahme von Flächen durch:

- Baustraßen, Baustelleneinrichtung, Ablagerungen, Mieten etc.
- Entfernung von Vegetation
- Störung durch Lärm, Abgase und Staub
- Erschütterungen
- mögliche Gewässerverunreinigungen

2.2.8.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Band 3: Unterlage 12.1 und Unterlage Nr. 12.3, Blatt Nrn. 1A,

2 bis 5 und 6A) verwiesen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

Minimierungs- bzw. Vermeidungsmaßnahmen:

- Im Rahmen der Bearbeitung der Planfeststellungsunterlagen wurde die Trassenführung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 optimiert. So wurde zur Minimierung der Konflikte die Trasse in mehreren Punkten verschoben, um sensible Bereiche zu umfahren. Eine Trassenverschiebung wurde insbesondere im Bereich des Feuchtgebiets Rehau bei km 4+100 vorgenommen, um Veränderungen des Wasserhaushalts ausschließen zu können. Des Weiteren erfolgte eine Umplanung im Bereich der Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals, die zu geringeren naturschutzfachlichen Eingriffen in den Kanal und seine Begleitvegetation mit sich brachte.
- Durch die Vergrößerung der lichten Weite des Brückenbauwerks BW 0-1 im Zuge der Verlängerung der Kreisstraße NM 19 von 57,80 m auf 70,00 m und der damit verbundenen Verschiebung des Brückenwiderlagers nach Westen, wird mehr Raum für die in diesem Bereich geplante Renaturierung der Sulz und damit eine bessere Durchgängigkeit für Tiere, in diesem Fall insbesondere für Fledermäuse, geschaffen. Gleichzeitig kann der Eingriff in die hier vorhandenen und nach § 30 BNatSchG geschützten seggen- und binsenreichen Nasswiesen reduziert werden.
- Durch die geplante Trasse kommt es zu einer Zerschneidung verschiedener Amphibienlebensräume. So wird das Laichhabitat in der Rehau von den Überwinterungshabitaten im Wald getrennt. Um weiterhin diese Wechselbeziehung aufrechterhalten zu können und die Verkehrstopfer bei der Frühjahrswanderung der Amphibien zu vermeiden, werden an sechs Stellen Amphibiendurchlässe eingeplant. Durch ihre Dimensionierung werden die Durchlässe auch von manchen Arten der Kleinsäuger wie Mäusen, Igel oder sogar Füchsen angenommen. Wirbellose, wie Insekten (z. B. verschiedene Käferarten) oder Schnecken nutzen diese ebenfalls (Band 3: Unterlage 12.1, Maßnahmenblatt M1).
- Eine Einleitung von Straßenabwässern in die nährstoffarmen Quelllebensräume der Rehau wird durch Ableitung des Oberflächenwassers in den Graben östlich der Rehau vermieden (Band 3: Unterlage 12.1, Maßnahmenblatt M2).
- Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch
 - die Zerstörung von Habitaten während der Brutphase von Vögeln oder
 - Tötung von Fledermäusen in Baumquartieren während der Fortpflanzungsphase oder der Winterruhe,

soll eine Baufeldräumung und Rodung der Gehölze nur außerhalb dieser Zeiten stattfinden (Band 3: Unterlage 12.1, Maßnahmenblatt M3). Ebenso werden wichtige Lebensräume wie die Rehau während der Baumaßnahme durch Schutzzäune geschützt (Band 3: Unterlage 12.1, Maßnahmenblätter S1 bis S10).

Die sich durch die, vorstehend in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 näher beschriebenen und auf dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens beruhenden, Planänderungen ergebenden Eingriffe wurden unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.1, Anlage 1) und die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.2.8.3.3 gesondert berücksichtigt.

Bezüglich der weiteren Maßnahmen zur Konfliktminderung im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wird auf die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.1.2.3 dieses Beschlusses beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen und die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 5.2 bis 5.10 dieses Beschlusses verwiesen.

2.2.8.3.3 Kompensationsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21. Juni 1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Den besonderen Anforderungen des Artenschutzes ist Rechnung getragen. Zum Teil erfolgt insoweit eine Kombination der Zwecke.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 4.5, Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A), verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken, wobei die sich durch die in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 beschriebenen Planänderungen ergebenden und in vorstehender Ziffer 2.2.8.3.2 näher beschriebenen Auswirkungen auf den Kompensationsbedarf noch nicht berücksichtigt sind:

- Flächenumwandlungen

Durch die Baumaßnahme werden durch den Straßenverlauf, die Anschlussstellen sowie erforderliche Anpassungen des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes an die neuen Verhältnisse Flächen in einem Umfang von

- rd. 9,8 ha versiegelt und
- rd. 2,1 ha überbaut.

- Zerschneidungs- und Trenneffekte

Zerschneidungs- und Trenneffekte treten entlang der gesamten Neubaustrecke auf. Hiervon betroffen sind sowohl Trocken- wie auch Feuchtlebensräume. Die Ost-West gerichteten Wanderungen der Tiere (Amphibien, Zauneidechse, Heuschrecken, Vögel, Fledermäuse, bodengebundene Kleinsäuger, sowie Wirbellose wie Käfer und Schnecken) werden durch die geplante stark befahrene Straße behindert.

Im Bereich der intensiv genutzten Flur nördlich und östlich von Mühlhausen sind diese Zerschneidungs- und Trenneffekte, vor allem für Heuschrecken und Vögel im Bereich der Straßenverbindung nach Wappersdorf erheblich. Durch die umfangreichen Gewerbegebietsausweisungen der Gemeinde Mühlhausen in diesem Bereich wird die landwirtschaftliche Flur jedoch zukünftig stark überprägt, so dass Austauschbeziehungen vor allem noch entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanales stattfinden. In diesem Abschnitt wirkt sich deshalb die Zerschneidung des Ludwig-Donau-Main-Kanals nachteilig aus. Für Gewässerorganismen sind dagegen aufgrund des gewählten Brückenbauwerks kaum Trenneffekte zu erwarten. Auch der Biber kann weiterhin unter der Brücke queren. Fledermäuse werden im nördlichen Bereich, insbesondere nach Realisierung des Gewerbegebiets, v.a. entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals fliegen.

Im Bereich der Waldgebiete südöstlich von Mühlhausen treten Trenneffekte für die westlich der Trasse gelegenen Waldgebiete auf. Die zwischen Ludwig-Donau-Main-Kanal und Bundesstraße 299 noch liegenden Waldflächen können ihre ökologischen Funktionen nur noch eingeschränkt erfüllen.

Besonders gravierend ist dieser Effekt beim Komplexlebensraum Rehau. Dieses bedeutsame Feuchtgebiet wird durch die Neubautrasse von den östlich anschlie-

ßenden Waldflächen abgeschnitten. Hierdurch gehen verschiedene Funktionsbeziehungen, besonders für Amphibien aber auch für manche Arten der Kleinsäuger und Wirbellose als bodengebundene Tiergruppen, verloren. Auch für mobile Arten wie Fledermäuse und Vögel werden die Funktionsbeziehungen deutlich eingeschränkt.

Negative Auswirkungen auf das Feuchtgebiet Rehau hat dabei nicht nur der in unmittelbarer Nähe geplante Straßenbau, sondern auch der komplette Neubau der Anschlussstelle Mühlhausen-Mitte nördlich der Rehau. Hier werden große Waldflächen verloren gehen, d.h. Sommer- und Winterlebensräume für Amphibien sowie Lebensräume für Waldvögel und Fledermäuse.

Andererseits fallen durch Abstufung der bestehenden Bundesstraße 299alt auch Zerschneidungs- und Trenneffekte weg. Dies ist insbesondere bei Trassenbeginn durch Abrücken vom FFH-Gebiet und die verringerte Beeinträchtigungszone im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteiles „Breitenloh“ nördlich von Mühlhausen als Folge der Abstufung relevant.

Die Auswirkungen auf geschützte Arten sind in der gesonderten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 3: Unterlage 12.4) dargelegt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Benachbarungs-/Immissionswirkungen

Durch den Neubau der Trasse werden bisher nicht beeinträchtigte Flächen durch Immissionen neu beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungszone umfasst je nach Verkehrsaufkommen 30 bis 50 m beidseits der Trasse.

Innerhalb dieser Beeinträchtigungszone liegen im Bereich der intensiv genutzten Flur nördlich und östlich von Mühlhausen kaum wertvolle Biotop. Im Bereich um den Ludwig-Donau-Main-Kanals treten allerdings erhebliche Benachbarungswirkungen auf. Neben Lärm- und Schadstoffimmissionen bestehen für Vögel, Fledermäuse und Amphibien durch die Querung Kollisionsrisiken.

Im Bereich der Waldgebiete südöstlich von Mühlhausen werden bisher ruhige Waldgebiete beeinträchtigt. Für das angrenzende Feuchtgebiet der Rehau sind Schadstoffeinträge oder entwässernde Maßnahmen ein potenziell gravierender Konflikt. Hier sind daher Schutzmaßnahmen erforderlich. Dennoch stellt die Trassenführung im Bereich des Feuchtgebiets Rehau auch in diesem Fall eine Beeinträchtigung streng geschützter Arten dar. Hier wirkt sich auch die zu erwartende Verlärmung besonders negativ aus.

Andererseits fallen durch Rückbau bzw. Abstufung der Bundesstraße 299alt auch Benachbarungswirkungen weg. Als Folge der Abstufung ist dies insbesondere bei

Trassenbeginn durch Abrücken vom FFH-Gebiet und die verringerte Beeinträchtigungszone im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteiles „Breitenloh“ relevant.

Im westlichen Bereich des Planungsgebiets besteht ein Laubholzmantel, östlich des bestehenden Regenrückhaltebeckens liegt eine kleine Laubwaldfläche. Diese Laubwaldränder und -bestände werden durch die Baumaßnahme zerstört oder beeinträchtigt. Da es sich um nur sehr kurze Abschnitte des ansonsten durch Fichtenbestand geprägten Waldrandes handelt, kann hier nicht von einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung gesprochen werden. Auf eine zusätzliche Anpflanzung von Gehölzen südlich der Trasse wurde daher nach dem Ergebnis der saP in Abwägung mit den allgemeinen landschaftsplanerischen Zielen verzichtet.

- Übersicht über die Konfliktbereiche

Nachfolgend werden die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens kurz beschrieben. Eine detaillierte Beschreibung der Auswirkungen unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie eine genaue Auflistung der einzelnen Eingriffe kann den festgestellten Planunterlagen entnommen werden (Band 3: Unterlage 12.1, Tabelle 1 im Anhang).

ÜBERSICHT			
Nr.	Bau-km	Konfliktbereich	Eingriff
1	0 +000 bis 1 + 040	Beginn des Ausbaus bis zum LDM-Kanal	Versiegelung und Überbauung von Kiefernwald und landwirtschaftlichen Flächen, Querung Bachlauf
2	1 + 040 bis 1 + 204	Querung LDM-Kanal	Trennung und Zerschneidung sowie Veränderung des Denkmals Kanal
3	1 + 204 bis 2 + 706	LDM-Kanal bis Waldgebiet östlich Mühlhausen	Versiegelung und Überbauung von Ackerflächen
4	2 + 706 bis 5 + 429	Waldgebiet östlich Mühlhausen	Versiegelung und Zerschneidung von Waldflächen mit Beeinträchtigung der Austauschbeziehungen

Tabelle 24: Übersicht über die Konfliktbereiche

Der Ausgleichsbedarf für die betroffenen Strukturen und Funktionen des Naturhaushaltes, die Art der Beeinträchtigungen, die angewendeten Grundsätze, die Ausgleichsfaktoren und der jeweilige Ausgleichsflächenbedarf sind in den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.1, Tabelle 1) detailliert dargestellt. Der durch das Bauvorhaben Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. - Neustadt a.d.Donau“, Ortsumgehung Mühlhausen, verursachte Eingriff hat einen Kompensationsbedarf von insgesamt rd. 10,1 ha zur Folge.

Zusätzlich zu berücksichtigen sind die Eingriffe in Natur und Landschaft die sich durch die vorgenommenen und vorstehend in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 näher beschriebenen Planänderungen ergeben. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.1, Anlage 1) können die damit verbundenen Auswirkungen und der sich daraus ergebende Kompensationsbedarf wie folgt kurz zusammengefasst werden:

Eingriffsreduzierungen:

Bereich	Maßnahme	Reduzierung		Bemerkungen
		Eingriff m²	A-Flächen- bedarf m²	
AS „Mühlhausen“	Verschiebung des Kreisverkehrs nach Nordosten	2.021	2.129	z.T. nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen betroffen
Brücke über den LDM-Kanal	Entfall des öffentlichen Feld- und Waldweges (BwVz.-Nrn. 110+113)	1.184	364	
AS „Pollanten“	Verschiebung des Kreisverkehrs nach Nordwesten	2.159	1.329	z.T. nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen betroffen
AS „Mühlhausen-Süd“	Vergrößerung der lichten Weite der Brücke über die Sulz und den LDM-Kanal	291	454	nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen betroffen
	Summe:	5.655	4.276	

Tabelle 25: Eingriffsreduzierungen unter Berücksichtigung der Planänderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens

Zusätzliche Eingriffe und Ausgleichsflächenmehrbedarf

Bereich	Maßnahme	Eingriff m²	A-Flächen- bedarf m²	Bemerkungen
AS „Mühlhausen“	Verschiebung des Kreisverkehrs nach Nordosten	2.131	526	
	neue Auffahrrampe	3.134	195	ausschließlich Gewerbefläche
Brücke über den LDM-Kanal (BW1-1)	Wendefläche am Ende des öffentlichen Feld- und Waldweges (BwVz.-Nr. 108)	69	44	
	Erschließungszufahrt Fl.-Nr. 554 u. 556, Gem. Wappersdorf	56	56	
AS „Pollanten“	Verschiebung des Kreisverkehrs nach Nordwesten	2.771	1.410	
	neue Abfahrrampe	1.431	1.410	
	Neue Brücke im Zuge eines öffentlichen Feld- und Waldweges	1.046	1.322	nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen betroffen
	Summe:	10.638	4.963	

Tabelle 26: zusätzliche Eingriffe und Ausgleichsflächenmehrbedarf unter Berücksichtigung der Planänderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens

Demnach stehen den mit den Planänderungen verbundenen zusätzlichen Eingriffen in einem Umfang von 10.638 m² Eingriffsreduzierungen in einem Umfang von 5.655 m² gegenüber. Damit verbunden ist ein zusätzlicher Kompensationsbedarf in einem Umfang von 687 m² (4.963 m² - 4.276 m²).

Aufgrund der Feststellung der Unteren Naturschutzbehörde handelt es sich bei der vom geplanten Bundesstraßenvorhaben berührten Grundstücksfläche Fl.-Nr. 754, Gemarkung Mühlhausen um eine rechtlich festgesetzte Kompensationsfläche (Öko-katasterfläche), die entsprechend der Eingriffsregelung zu würdigen ist. Die vom Vorhabensträger in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführte Neubewertung der Fläche erbrachte einen zusätzlichen Ausgleichsflächenbedarf von 7.130 m².

Der ursprünglich ermittelte Kompensationsbedarf von 10,1 ha erhöht sich somit um rd. 0,8 ha auf rd. 10,9 ha.

Die näheren Einzelheiten der sich durch die geänderten Planunterlagen ergebenden geringeren und zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft können den festgestellten Planunterlagen entnommen werden (Band 3: Unterlage 12.1, Anlagen 1 und 2). Von Seiten der Naturschutzbehörden bestehen gegen die Planänderungen keine Einwendungen.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 5.3 und 5.4; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

➤ Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

In der nachfolgenden Tabelle sind die geplanten Kompensationsmaßnahmen kurz zusammengestellt:

Nr.	Maßnahme	Fläche m ²	anrechenbar m ²
A1 (CEF)	Gewässerrenaturierung und Auwald an der Sulz	31.889	31.889
A2 (CEF)	Laubwald am Entenbach	46.317	46.317
A3	Gewässerrenaturierung und Auwald am Entenbach	1.388	1.100 ¹⁾
A4 (CEF)	Sandmagerrasen nördlich Buchberg	12.515	12.515
A5 (CEF)	<i>Feldlerchenfläche</i>	*	*
A6	Entwicklung einer mageren und artenreichen Extensivwiese	28.202 ²⁾	16.923 ²⁾
	Summe	120.311 ≈ 12,03 ha	108.744 ≈ 10,9 ha

Tabelle 27: Zusammenstellung Kompensationsmaßnahmen

- 1) teilweise in Beeinträchtigungszone
 - 2) die Restfläche in einem Umfang von rd. 1,13 ha (2,82 ha – 1,69 ha) steht als Öko-kontofläche für andere Maßnahmen des Vorhabensträgers zur Verfügung
- * Anlage von 15 „Lerchenfenstern“ auf insgesamt ca. 15 ha Wintergetreide-Acker-Fläche (Beschreibung s. Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 5.3 und Maßnahmenblatt A5 im Anhang zu Unterlage 12.1). Die Sicherung erfolgt über vertragliche Vereinbarungen und dingliche Sicherung

Beschreibung der Kompensationsflächen

Kompensationsfläche A1: Gewässerrenaturierung und Auwald an der Sulz

Bestand: - Intensivgrünland

Ziele: - Renaturierung der Sulz
- Entwicklung von Auwald
- Entwicklung von Extensivgrünland
- Schaffung einer Baumreihe

Maßnahmen: - Renaturierung des Gewässers
- Schaffung von Feuchtmulden
- Initialpflanzung einzelner Gehölze
- Zulassen der Sukzessionsentwicklung zu Auwald, mit Überprüfung der Fläche nach 5 Jahren, ob ggf. in Abstimmung mit der Forstverwaltung weitere Pflanzungen zur Entwicklung eines Auwaldes vorgenommen werden müssen.
- Ansaat von artenreichem Grünland feuchter Standorte
- Pflanzung von 10-12 Laubbäumen oder Kopfwalden

Die gesamte Fläche liegt im Auenbereich der derzeit begradigten Sulz und hat entsprechend hohes Potential für den Naturhaushalt und den Arten- und Biotopschutz.

Auwälder sind ein Mangelbiotop im Sulzthal und können aufgrund der Standortbedingungen an dieser Stelle gut entwickelt werden.

Die Sulz ist unterhalb der geplanten Kompensationsmaßnahme A1 bereits renaturiert. Durch die Maßnahme werden der Bach und die Aue weiter aufgewertet und die naturnahe Gewässerstrecke verlängert. Damit wird die ökologische Wirksamkeit der bisherigen Maßnahmen erhöht.

Weiterhin werden die Anforderungen zahlreicher von der Planung beeinträchtigter Arten erfüllt, insbesondere des Baumpiepers, der Turteltaube, der Waldschnepfe, der Waldohreule, der Schafstelze, der Goldammer und letztlich aller Waldarten bzw. vorübergehend der Arten, die von Hochstaudenfluren und Feuchtbrachen profitieren (am Anfang der Auwaldsukzession).

Kompensationsfläche A2: __ Laubwald am Entenbach

Bestand: - Acker, kleinflächig Intensivgrünland

Ziele: - Entwicklung von Auwald und Laubwald

Maßnahmen: - Pflanzung von Laubwald und Auwald (ca. 15 % über Sukzession)
- Gestaltung eines breiten Waldmantels

Der nördliche Teil der Fläche liegt teilweise im Auenbereich des Entenbaches und hat entsprechend hohes Potential für den Naturhaushalt sowie den Arten- und Biotopschutz.

Der südliche Teil grenzt unmittelbar an das vom Vorhaben durchschnittene Waldgebiet an. Die Vergrößerung der Waldfläche unmittelbar angrenzend an den Eingriffsort kann die Auswirkungen der Planung wirksam ausgleichen. Aus Gründen des Arten- und Biotopschutzes muss der Waldausgleich ausschließlich mit Laubholz erfolgen. Reine Laubwälder sind ein Mangelbiotop im Sulztal.

Weiterhin werden die Anforderungen zahlreicher von der Planung beeinträchtigter Arten erfüllt, insbesondere des Baumpiepers, der Turteltaube, der Waldschnepe, der Walohreule und letztlich aller Waldarten bzw. vorübergehend der Arten, die von Hochstaudenfluren und Brachen profitieren (Anfangsjahre der Aufforstung).

Kompensationsfläche A3: __ Gewässerrenaturierung und Auwald am Entenbach

Bestand: - Intensivgrünland

Ziele: - Aufweitung des Entenbaches
- Schaffung Feuchtmulden
- Entwicklung von Auwald

Maßnahmen: - Abschieben des Oberbodens
- Renaturierung des Gewässers, Entfernung Uferverbauung
- Initialpflanzung einzelner Gehölze
- Anlage von Feuchtmulden
- Zulassen der Sukzessionsentwicklung zu Auwald

Der Entenbach ist oberhalb der Kompensationsmaßnahme bereits naturnah ausgebaut. Durch die Maßnahme wird der Bach weiter aufgewertet und die naturnahe Gewässerstrecke verlängert.

Auwälder sind ein Mangelbiotop im Sulztal und können aufgrund der Standortbedingungen an dieser Stelle gut entwickelt werden. Mit der Schaffung von Feuchtmulden werden grundwassernahe Standorte geschaffen, die die standörtliche Vielfalt erhöhen.

Die Fläche liegt zwar teilweise in der Beeinträchtigungszone, das Potential für Boden, Wasserhaushalt und zur Biotopentwicklung ist aber wie dargelegt sehr hoch.

Kompensationsfläche A4: Sandmagerrasen nördlich Buchberg

Bestand: - Acker

Ziele: - Entwicklung von Sandmagerrasen
- Verbesserung des Feldlerchenhabitats

Maßnahmen: - Abschieben des Oberbodens (Abtrag 5 - 15 cm, flache Böschungen, mähbar)
- Ansaat Saatgut Sandachse Franken
- gelegentliche Mahd ab August mit Mähgutabfuhr, Belassen von Brachstreifen (ca. 10-10 % der Fläche, jährlich rotierend) v.a. im Westen der Fläche
- Einbringen von randlichen Steinhaufen oder Wurzelstöcken.

Die Fläche hat von den standörtlichen Voraussetzungen her ein sehr hohes Entwicklungspotential für Sandmagerrasen. Ausschlaggebend sind die hier vorhandenen Lockersande.

Ein stärkerer Bodenabtrag erscheint nicht erforderlich. Unmittelbar südlich befindet sich eine Wirtschaftswiese, die einen sehr hohen Anteil an Sandgrasnelke aufweist, was auf das hohe Standortpotential hinweist. Entscheidend ist die angepasste Biotoppflege.

Im unmittelbaren Umfeld sind bereits mehrere Sandrasen bzw. Kompensationsflächen mit Entwicklungsziel Sandmagerrasen vorhanden. Mit der Maßnahme A4 wird dieser Lebensraum erheblich vergrößert, die Maßnahme A4 verbessert somit auch den Biotopverbund der Sandmagerrasen nördlich Buchberg.

Die Maßnahme dient der Schaffung von Zauneidechsenlebensräumen. Mit den Brachstrukturen wird auch das Habitat für die Feldlerche verbessert.

Kompensationsfläche A5: CEF-Maßnahme für die Feldlerche

Bestand: - Wintergetreide-Ackerfläche

Ziele: - Anlage von insgesamt 15 Lerchenfenstern (CEF-Maßnahme)

Maßnahmen: - Anlage von insgesamt 15 "Lerchenfenstern" zu je 20 - 25 m² innerhalb von insgesamt ca. 10 bis 15 ha Wintergetreide-Ackerfläche. Die einzelnen Ackerschläge sollten jeweils mind. 3, besser > 5 ha groß sein (zusammenhängende Fläche ohne Wege und Raine). Die Lerchenfenster werden in einen Mindestabstand von 20 m zum Feldrand und 100 m zu anschlie-

ßenden Wald- oder Siedlungsrändern angelegt (Abstand der Lerchenfenster zur künftigen Straße > 300 m). Die Anlage der Fenster erfolgt am einfachsten bereits im Herbst bei der Saat durch Aussetzen der Sämaschine für wenige Meter. Die Bewirtschaftung der Felder kann, abgesehen von der Anlage der "Fenster", ansonsten in unveränderter Art und Weise weitergeführt werden.

Durch die Maßnahme können die theoretischen Brutplatzverluste der Feldlerche ausgeglichen werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.5 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Kompensationsfläche A6:

- Bestand: - Grünlandbestand mit deutlichen Magerkeitszeigern
- Ziele: - Entwicklung der Fläche zu einer mageren und artenreichen Extensivwiese
- Maßnahmen: - Verzicht auf Pflanzenschutzmaßnahmen
- Verzicht auf Düngung
- Abstimmung des Mahdregimes auf die Zielarten

Die Kompensationsfläche A6 dient insbesondere der Abgeltung des fehlenden Kompensationsbedarfs von rd. 1,70 ha. Dieser Bedarf setzt sich zusammen aus dem sich bereits aufgrund der ausgelegten Planunterlagen ergebenden Kompensationsbedarfsdefizits von 0,91 ha zuzüglich des sich aufgrund der Änderungen wegen des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens und der Neubewertung der Fläche Fl.-Nr. 754, Gemarkung Mühlhausen ergebenden Kompensationsbedarfs in einem Umfang von 0,78 ha. Auf die vorstehenden Ausführungen und die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

➤ Kompensationsmaßnahmen Landschaftsbild

Die Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt sind gleichzeitig auch Kompensationsmaßnahmen für das Landschaftsbild. Insbesondere die Kompensationsmaßnahmen A1, A2 und A4 dienen dabei dem Landschaftsbild.

Daneben sind noch folgende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- Gestaltungsmaßnahme G1:
Gestaltung von Magerstandorten ohne Oberbodenandeckung mit Einzelbaumbepflanzung
- Gestaltungsmaßnahme G2:
Gestaltung von Böschungen und Nebenflächen durch lineare und flächige Bepflanzungen

- Gestaltungsmaßnahme G3:
Gestaltung von Straßennebenflächen (insbesondere Böschungen) durch Humu-
sierung und Ansaat von Landschaftsrasen
- Gestaltungsmaßnahme G4:
Gestaltung durch Einzelbaumpflanzung

Durch die Gestaltungsmaßnahmen wird die Trasse in die Landschaft eingebunden. Sie gehen jedoch nicht in die Ausgleichsbilanz mit ein.

Zur Sicherung der Böschungen ist eine Oberbodenandeckung und Ansaat mit Land-
schaftsrasen erforderlich.

In Bereichen ohne größere Erosionsgefährdung, insbesondere auf sandigen Standor-
ten und in Südexposition, wird weitgehend auf Oberbodenandeckung verzichtet. Sandflächen bieten hervorragendes Potential zur Entwicklung artenreicher Straßene-
benflächen. Gerade für die nachgewiesene Heuschreckenfauna, aber auch für
verschiedene andere Tiergruppen und Pflanzenarten, sind nährstoffarme Rohböden
besonders wichtig.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Auswahl der Grundstücke Rücksicht ge-
nommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeig-
nete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Durch Planände-
rungen (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses) konnte der Eingriff in
landwirtschaftlich genutzte Flächen geringfügig minimiert werden.

Den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG kann nicht weitergehend Rechnung
getragen werden. Die für die Kompensationsmaßnahmen erforderlichen Grund-
stücksflächen befinden sich bereits zum überwiegenden Teil im Eigentum des Vor-
habensträgers bzw. der öffentlichen Hand (Gemeinde Mühlhausen).

Die geplanten Kompensationsmaßnahmen A4, A5 und A6 werden außerhalb des
Plangebietes, aber innerhalb des betroffenen Naturraums „Vorland der Mittleren
Frankenalb“ durchgeführt. 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 entsprechend § 15 Abs. 2
Satz 3 BNatSchG auszugleichen bzw. zu ersetzen. Insgesamt ist somit festzustellen,
dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen
unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen
Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten
Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des
Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederher-

gestellt oder neu gestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden können.

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

2.2.9 Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

2.2.9.1 Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern wie die Umgestaltung bzw. Verlegung von Gewässern II. und III. Ordnung (§ 68 WHG), Straßenbau an Gewässern, den Oberflächenablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahme auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben samt Änderungen an Gewässern steht bei Beachtung der festgelegten Benutzungsbedingungen und Auflagen unter Teil A, Abschnitt IV des Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg wurde berücksichtigt. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Gewässerausbaumaßnahmen

Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299

Aufgrund des Neubaus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 werden die nachfolgend aufgeführten Gewässer II. und III. Ordnung gequert, für die z.T. eine Genehmigungspflicht nach Art. 20 Abs. 2 BayWG besteht. Im Zusammenhang mit diesen Querungen ist eine Neugestaltung und z.T. entsprechende Verlegung der Gewässer erforderlich. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffern 4 und 5 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- Bau-km 0+874,5: Grabenunterführung

Bei Bau-km 0+874,5 wird der Graben eines namenlosen Gewässers III. Ordnung mit dem Brückenbauwerk BW 0-2 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 202) gequert. Die vorgesehene Anpassung und Neugestaltung des Gewässers stellen einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG dar, der gemäß § 68 WHG einer Genehmigung bedarf. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die Verlegung nicht zu erwarten. Die straßenbedingten Maßnahmen am

Gewässer stellen einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang nach § 68 WHG dar, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

- Bau-km 1+107: Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal, ein Gewässer III. Ordnung sowie ein öffentlicher Feld- und Waldweg, der auch als Radweg dient, wird bei Bau-km 1+107 mit dem Brückenbauwerk BW 1-1 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 203) überquert. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal wird dabei auf einer Länge von etwa 100 m eingengt. Die vorgesehene Einengung des Ludwig-Donau-Main-Kanals stellt einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG dar, der gemäß § 68 WHG einer Genehmigung bedarf. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die Verlegung nicht zu erwarten. Die straßenbedingten Maßnahmen am Gewässer stellen einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang nach § 68 WHG dar, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

- Bau-km 3+398: Querungen des Entenbachs

Der Entenbach wird im Zuge der Bundesstraße 299 und eines straßenbegleitenden öffentlichen Feld- und Waldweges mit den Brückenbauwerken BW 3-2 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 208) und BW 3-1 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 207) bei Bau-km 3+402 bzw. Bau-km 3+398 gequert. Eine Anpassung des Bachlaufs im Bereich der Brückenbauwerke ist erforderlich. Der überbrückte Bereich wird nach tierökologischen Kriterien gestaltet, damit er von Kleinsäugetern und anderen, insbesondere an Gewässer gebundene Tierarten angenommen wird und die ökologischen Verbindungen weitgehend erhalten bleiben. Die vorgesehenen Maßnahmen stellen einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG dar, der gemäß § 68 WHG einer Genehmigung bedarf. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die Verlegung nicht zu erwarten. Die straßenbedingten Maßnahmen am Gewässer stellen einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang nach § 68 WHG dar, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19

- Bau-km 0+315: Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals und der Sulz

Die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 kreuzt ca. zwischen Bau-km 0+275 und Bau-km 0+330 (\approx Bau-km 3+843 der Bundesstraße 299) die Sulz (Gewässer II. Ordnung) und den Ludwig-Donau-Main-Kanal (Gewässer III. Ordnung), mit dem Brückenbauwerk BW 0-1 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 211). Die Sulz wird hierzu näher an den Ludwig-Donau-Main-Kanal verlegt und im Bereich zwischen dem bereits renaturierten Abschnitt südlich des Brückenbauwerks und dem Entenbach in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg na-

turnah umgestaltet. Durch die Maßnahme werden der Bach und die Aue weiter aufgewertet und die naturnahe Gewässerstrecke verlängert. Damit wird die ökologische Wirksamkeit der bisherigen Maßnahmen erhöht. Die vorgesehenen Maßnahmen an der stellen einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG dar, der gemäß § 68 WHG einer Genehmigung bedarf. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die im Bereich des Gewässers geplanten Maßnahmen nicht zu erwarten. Die straßenbedingten Maßnahmen stellen einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang nach § 68 WHG dar, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

Bundesstraße 299alt (künftige Kreisstraße NM 2)

- Bau-km 0+111: Querung der Flutmulde Reismühle

Im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ muss die bestehende und künftig zur Kreisstraße NM 2 abgestufte Bundesstraße 299 an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Hierzu ist eine Anhebung der Gradienten der bestehenden Bundesstraße 299 erforderlich. Das Bauwerk BW 0-1 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 218) muss daher erneuert und die Flutmulde Reismühle entsprechend angepasst werden. Die vorgesehenen Maßnahmen an der Flutmulde Reismühle stellen einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG dar, der gemäß § 68 WHG einer Genehmigung bedarf. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die im Bereich des Gewässers geplanten Maßnahmen nicht zu erwarten. Die straßenbedingten Maßnahmen stellen einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang nach § 68 WHG dar, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

- Bau-km 0+162: Querung der Sulz

Im Zuge der vorstehend bereits beschriebenen Anpassung der bestehenden Bundesstraße 299 an die neuen Verhältnisse muss auch das Brückenbauwerk BW 0-2 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 217) erneuert werden. Anpassungen im Bereich des Gewässers sind hierbei nicht erforderlich.

- Bau-km 0+240: Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Neben einer durch die geplante Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 erforderlichen höhenmäßigen Anpassung der bestehenden Bundesstraße 299 ist im Bereich der Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals auch eine Linienänderung erforderlich um die Anschlussstelle „Pollanten“ richtliniengerecht herstellen zu können. Hierzu wird das überschüttete Bauwerk BW 0-3 (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 216) neu errichtet und der Ludwig-Donau-Main-Kanal entsprechend den im vorhandenen Querungsbereich vorhandenen Verhältnissen eingeeignet. Das derzeit bereits im Zuge der bestehenden Bundesstraße 299 vorhandene über-

schüttete Bauwerk wird weiterhin für die Querung eines öffentlichen Feld- und Waldweges (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 133) genutzt.

Neuer öffentlicher Feld- und Waldweg

- Bau-km 4+900 (Bundesstraße 299: Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals)

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal wird im Zuge eines, zur Schließung des durch den Neubau der Ortsumgehung unterbrochenen Wegenetzes, erforderlichen öffentlichen Feld- und Waldweges (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 132) ca. bei Bau-km 4+900 der Bundesstraße 299 gequert. Analog der Querung bei Bau-km 1+107 wird auch hier der Ludwig-Donau-Main-Kanal eingeengt, wobei die Einengung auf einer Länge von rd. 50 m erfolgt (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A). Die vorgesehene Einengung und Neugestaltung des Ludwig-Donau-Main-Kanals stellt einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG dar, der gemäß § 68 WHG einer Genehmigung bedarf. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die Verlegung nicht zu erwarten. Die straßenbedingten Maßnahmen am Gewässer stellen einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang nach § 68 WHG dar, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

Die wasserrechtliche Planfeststellung ist zulässig, da die vorstehend geschilderten Maßnahmen dem Wohl der Allgemeinheit dienen und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden. Die in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen dienen der Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Ausbaus.

Überschwemmungsgebiet der Sulz

Der Neubau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 mit dem hierzu erforderlichen Straßendamm hat Einfluss auf den Hochwasserabfluss im Sulzthal. Um einen schädigenden Rückstau des Hochwasserabflusses der Sulz ausschließen zu können, wurde das Ingenieurbüro Petter vom Vorhabensträger mit der Erstellung eines hydraulischen Gutachtens beauftragt. Die Hochwasseruntersuchungen wurden im Jahr 2010 anhand einer 1-dimensionalen Berechnung über vermessene, stationierte Profile durchgeführt.

Aufgrund eines zwischenzeitlich vorliegenden 2-dimensionalen Rechenmodells und der im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens vorgenommener Planänderungen forderte das Wasserwirtschaftsamt Regensburg eine Aktualisierung der Hochwasserberechnung. Es wurden daher ergänzend verschiedene Varianten in einem dynamischen Planungsprozess entwickelt und hydraulisch analysiert. Als Vorzugsvariante hat sich eine Lösung herauskristallisiert, die

- ein Brückenbauwerk über die Sulz und den Ludwig-Donau-Main-Kanal mit einer lichten Weite von 70,00 m;

- Vorlandabgrabungen im Bereich der Sulz mit einem Gesamtumfang von ca. 1.200 m³ und einer Tiefe von bis zu ca. 0,70 m;
- einen zusätzlichen Durchlass DN 1.000 im Straßendamm der Kreisstraße NM 19 vorsieht.

Durch die Vergrößerung der Brücke mit Vorlandabgrabungen im Bereich der Sulz sowie den vorgesehenen Durchlass DN 1000 wird die Hochwassersituation gegenüber der ursprünglichen Variante aus dem Jahr 2010 verbessert.

Im Vergleich mit dem Istzustand beim HQ₁₀₀ ergeben sich außer im Abgrabungsbereich lediglich geringe zusätzliche Aufstauungen bis maximal 20 cm in einem kleinen unbebauten Bereich vor dem Straßendamm. Der rechnerische zusätzliche Aufstau in Höhe von 10 – 20 cm an einzelnen Stellen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 773, Gemarkung Pollanten ergibt sich aus dem detaillierten Geländemodell in dem sämtliche Geländebewegungen (Mulden, Senken usw.) erfasst sind.

Im Rahmen der Abwägung wird festgestellt, dass für den Neubau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 überwiegend Gründe des Wohles der Allgemeinheit sprechen. Die vorgesehenen Maßnahmen - Verlängerung der Brücke, Durchlass im Straßendamm und Vorlandabgrabungen - bewirken eine Verbesserung gerade bei den häufigeren, kleineren Hochwasserereignissen. Lediglich in wenigen Bereichen die beim 100-jährlichen Hochwasserabfluss im Istzustand bereits überflutet sind, führt die Querspange NM 19 zu einem, den tatsächlichen Geländebeziehungen (Mulden, Senken) geschuldeten, zusätzlichen Aufstau von maximal 20 cm Höhe. Zusätzlich bzw. neu überschwemmte Bereiche ergeben sich aufgrund des Neubaus der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 nicht.

Durch die geplanten Abgrabungen und die Vergrößerung der lichten Weite des Brückenbauwerks kann ein Ausgleich des durch die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 verursachten Retentionsraumverlustes auf alle Fälle geschaffen werden; dies wird auch vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg bestätigt.

Gewässerkreuzungen

Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 (mit Parallelwegenetz)

Mit dem Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 sowie dem Neubau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 und der mit diesen Maßnahmen einhergehenden Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes werden folgende Kreuzungen mit den nachfolgend aufgeführten Gewässern II. und III. Ordnung erforderlich:

Ifd. Nr.	Bereich		Bauwerk	Abmessungen	Genehmigungspflichtig	
	Bau-km	bis Bau-km			Ja	Nein
			Ortsumgehung Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299			
1	0+874,5		BW 0-2; Grabenunterführung eines namenlosen Baches	LW = 6,50 m; LH ≥ 2,50 m		X
2	1+107		BW 1-1; Überführungsbauwerk Ludwig-Donau-Main-Kanal	LW = 10,00 m LH ≥ 2,50 m	X	
3	3+398		BW 3-1; Brücke über den Entenbach (ÖFW)	LW = 8,50 m LH ≥ 2,50 m		X
4	3+402		BW 3-2; Brücke über den Entenbach (B 299)	LW = 2,40 m LH ≥ 1,90 m		X
			Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19			
5	0+275	0+330	BW 0-1; Überführungsbauwerk Sulz und Ludwig-Donau-Main-Kanal	LW = 70,00 m LH ≥ 4,00 m	X	
			bestehende Bundesstraße 299 (künftig Kreisstraße NM 2)			
6	0+111		BW 0-1; Brücke über Flutmulde Reismühle	LW = 6,20 m LH ≥ 1,00 m		X
7	0+162		BW 0-2; Querung der Sulz	LW = 18,00 m LH ≥ 1,00 m	X	
8	0+240		BW 0-3; Brücke über Ludwig-Donau-Main-Kanal	LW = 4,00 m LH ≥ 2,00 m	X	
			Neuer öffentlicher Feld- und Waldweg			
9			BW 0-6; Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal (ÖFW)	LW = 4,00 m LH ≥ 2,00 m	X	

Tabelle 28: Gewässerkreuzungen

Die zur Querung der in der Tabelle 28 aufgeführten Gewässer erforderlichen Bauwerke Ifd. Nrn. 1 sowie 3, 4 und 6 der vorstehenden Tabelle unterliegen nach Art. 2 Abs. 1 BayWG i.V.m. der GewZweiV nicht der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Oberpfalz. Für diese Querungen ist damit keine Anlagengenehmigung nach § 36 WHG, Art. 20 BayWG erforderlich.

Für die zur Querung der Sulz (Gewässer II. Ordnung) und des Ludwig-Donau-Main-Kanals (Gewässer III. Ordnung, das nach Art. 2 Abs. 1 BayWG i.V.m. der GewZweiV der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Oberpfalz unterliegt) erforderlichen Bauwerke (Ifd. Nrn. 2, 5, 7 bis 9 der vorstehenden Tabelle 28) ist eine Anlagengenehmigung nach § 36 WHG, Art. 20 BayWG erforderlich, die durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.2.6.6.3 dieses Beschlusses sind am bestehenden Bauwerk BW-Nr. 0-5 (BwVz. Ifd. Nr. 219) im Zuge der Bundesstraße 299alt zur Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals keinerlei bauliche Änderungen vorgesehen, so dass keine gesonderte Anlagengenehmigung erforderlich ist.

Wassergewinnungsgebiete

Wassergewinnungsgebiete liegen im Planungsbereich nicht vor.

Fazit

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für die Errichtung von Anlagen an Gewässern, den Ausbau von Gewässern, Straßenbau an Gewässern, den Oberflächenablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahme auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Benutzungsbedingungen und Auflagen unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffern 3 bis 5 dieses Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg wurde berücksichtigt. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen wird verwiesen.

2.2.9.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Das entwässerungstechnische Maßnahmenkonzept ist in den festgestellten Planunterlagen beschreiben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1: Kapitel 5.5; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A; Unterlage 7.2, lfd. Nrn. 301 bis 303)

Die Einleitungen sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten. Zudem entspricht die möglichst flächige Versickerung dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen, das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen und

damit auch Abflussspitzen an Oberflächengewässern zu vermeiden. 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 Neumarkt i.d.OPf., Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg in vollem Umfang den wasserrechtlichen Anforderungen. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesstraße gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern und zudem auf Dauer zu gestatten. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor.

Bezüglich der für baubedingte Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse wird auf den Hinweis in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Die jeweils erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse sind demnach vom Vorhabensträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu beantragen.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 13 Abs. 1 WHG gesetzlich geregelt ist.

2.2.10 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft nicht durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (Anschneidungen) betroffen. Für das geplante Vorhaben werden keine Flächen mit besonderer Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung in Anspruch genommen, so dass diese Beeinträchtigungen soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich sind, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Kompensationsflächen werden rund 15,2 ha (4,3 ha versiegelte Flächen + 10,9 ha Kompensationsflächen) Fläche benötigt. Auf die Belange der Landwirtschaft wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG so weit wie möglich Rücksicht genommen. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden wurden nicht in Anspruch genommen. Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, erreicht werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Landwirtschaft wurden gegen das Bauvorhaben gemäß Stellungnahme vom 25. Juni 2013 keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben. Mit Schreiben vom 15. Juni 2015 teilte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Landwirtschaft mit, dass gegen die aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens vorgenommenen Planänderungen aus Sicht der Landwirtschaft keine Einwände bestehen.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Einige Einwendungsführer haben sich direkt auf Existenzgefährdung durch die Auswirkungen des Bauvorhabens berufen. Der Einwand der Existenzgefährdung wurde bei den einzelnen Einwendungsführern in nachfolgender Ziffer 2.4 dieses Beschlusses behandelt.

Die geplante und mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmte Entwässerung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 und der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 gewährleistet, dass keine Vernässung der angrenzenden Grundstücke zu erwarten ist.

2.2.11 Sonstige öffentliche Belange

2.2.11.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben oder ihren Forderungen durch Auflagen in diesem Beschluss nachgekommen ist, müssen keine weiteren näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.2.11.2 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Im Umgriff des geplanten Bauvorhabens befindet sich das Baudenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“, das im Rahmen des geplanten Straßenprojekts neu ge-

quert wird bzw. bereits bestehende Kanalquerungen an die, durch die Baumaßnahme verursachten, neuen Verhältnisse angepasst werden müssen. Die näheren Einzelheiten der erforderlichen Eingriffe in das Baudenkmal können den festgestellten Planunterlagen entnommen werden (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A). In seiner Stellungnahme hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege insbesondere den mit der Umsetzung des Bauvorhabens verbundenen negativen Eingriff in der Wahrnehmung und Sichtbarkeit des Baudenkmals „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ bemängelt. Darüber hinaus wird die starke bauliche und aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht denkmalverträgliche Veränderung des Baudenkmals im Bereich des Brückenbauwerkes BW 1-1 im Zuge der Ortsumgehung von Mühlhausen abgelehnt. Wie in vorstehender Ziffer 2.2.9.1 dieses Beschlusses beschrieben, soll der Ludwig-Donau-Main-Kanal im Bereich des angesprochenen Bauwerks eingeengt werden, wobei die Einengung in Etwa die Hälfte des derzeit vorhandenen Kanalquerschnitts betrifft. Die für den Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 sprechenden Gründe überwiegen jedoch die denkmalschutzrechtlichen Belange. Die Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds des betroffenen Baudenkmals „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ kann nicht vermieden werden.

Im Rahmen der Vorentwurfsgenehmigung wurden von Seiten des Vorhabensträgers Unterlagen erstellt, die für das zur Querung des Baudenkmals „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ vorgesehene Bauwerk BW 1-1 aufgrund des sehr schrägen Kreuzungswinkels eine lichte Weite von 54,00 m vorsah. Wie der nachfolgenden Abbildung 4 entnommen werden kann, hätte selbst mit diesem Bauwerk ein Eingriff in das Baudenkmal nicht verhindert werden können. In Blickachse Ludwig-Donau-Main-Kanal bietet dieses Bauwerk lediglich in einer Breite von ca. 8,00 m einen freien Blick, wobei die Sicht auf den Treidelweg nicht erhalten bleibt. Das den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegende Bauwerk BW 1-1 bietet dagegen aufgrund der Parallelstellung der Widerlager zum Kanalverlauf einen freien Durchblick in einer der für das Bauwerk vorgesehenen lichten Weite von 10,00 m und lässt auch den Verlauf des Treidelweges besser erkennen. Während die gewählte Brückenlösung aufgrund der geringen Spannweite eine entsprechend geringe Überbaustärke aufweist und somit auch optisch weniger in Erscheinung tritt, würde ein Bauwerk mit einer lichten Weite von 54,00 m eine Überbaustärke von $> 2,00$ m erfordern und somit in Bezug auf die Blickachse Ludwig-Donau-Main-Kanal mit einem freien Durchblick von 8,00 m und einer verbleibenden lichten Höhe von $\leq 2,00$ m zwischen Gelände und Unterkante Brückenüberbau – ähnlich wie ein Straßendamm – als Querriegel wirken.

Diese nachteilige optische Wirkung könnte mit einer entsprechenden Vergrößerung der lichten Höhe z.B. auf $\geq 4,00$ m – womit den Forderungen des Wasserwirtschafts-

amtes Regensburg entsprochen werden könnte – minimiert werden, würde allerdings den Forderungen des Landesamtes für Denkmalpflege auf einen möglichst niedrigen Straßendamm widersprechen. Die gewählte lichte Höhe des Brückenbauwerks von $\geq 2,50$ m stellt somit einen Kompromiss zwischen den Belangen des Denkmalschutzes und den wasserwirtschaftlichen Belangen dar. Mit den gewählten Abmessungen kann das Brückenbauwerk mit einem Mähboot unterquert werden.

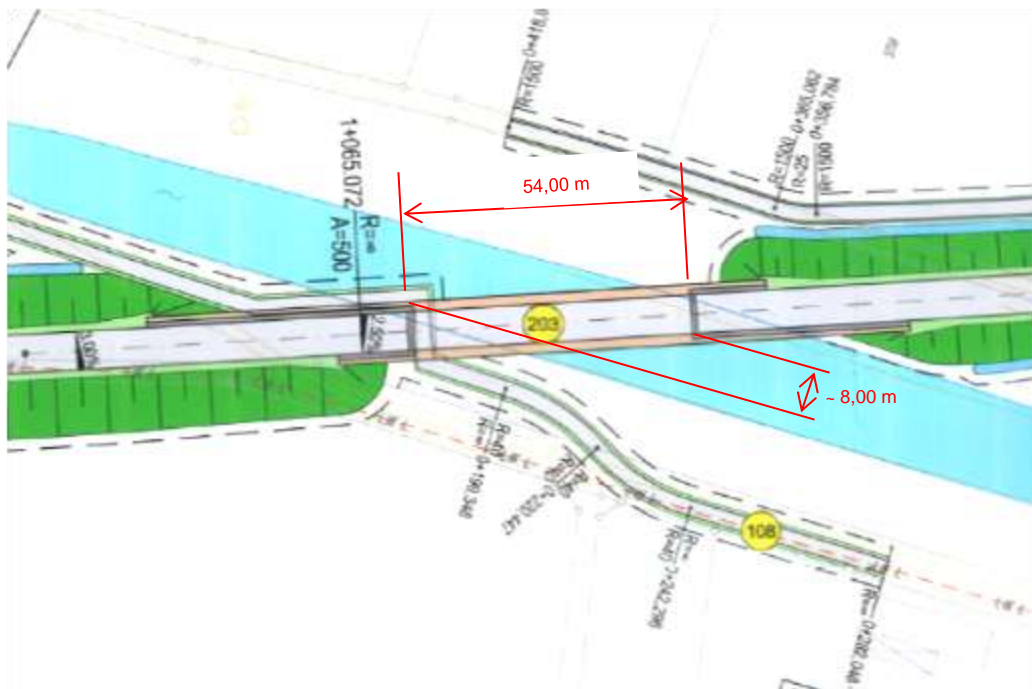


Abbildung 4: Kreuzungsbauwerk BW 1-1 – Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals entsprechend dem Vorentwurf (Stand: Kostenfortschreibung)

Selbst mit einer weiteren Vergrößerung der lichten Weite des Bauwerks könnte ein Eingriff in den „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ nicht ganz vermieden werden, da aufgrund der großen Brückenspannweite ein Pfeiler erforderlich wird, der dann im Kanal errichtet werden müsste.

Eine nahezu rechtwinklige Querung des Kanals - um ein Bauwerk mit geringerer lichten Weite zu erhalten und Eingriffe in das Baudenkmal zu vermeiden - ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

Die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 weist im Abschnitt zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Mühlhausen eine den geltenden Richtlinien entsprechende gestreckte und großräumige Linienführung auf, die im Zuge der Ortsumgehung von Mühlhausen beibehalten werden muss. Eine nahezu rechtwinklige Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals würde sehr kleine Radien erfordern und somit zu einem Bruch innerhalb der Streckencharakteristik mit entsprechenden Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit führen. In Bezug auf das Landschaftsbild hat sich dieses im Querungsbereich der Ortsumge-

hung von Mühlhausen mit dem Ludwig-Donau-Main-Kanals bereits aufgrund der bisherigen baulichen Veränderungen (Ansiedlung eines Gewerbegebietes) deutlich verändert.

Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass die Kosten für ein Bauwerk mit einer lichten Weite von 54,00 m mit rd. 1,68 Mio. € die Kosten für ein Bauwerk mit einer lichten Weite von 10,00 m mit rd. 0,37 Mio. € um mehr als das 4-fache übersteigen würden. Die mit der Genehmigung des Vorentwurfs durch das Bundesverkehrsministerium verbundene Auflage, auf eine bautechnische, gestalterische und kostensenkende Optimierung dieses Bauwerks hinzuwirken, würde damit nicht erfüllt.

Die vorliegende Planung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 berücksichtigt im Rahmen der Trassierung die verschiedenen betroffenen Belange und ihre Bedeutung und ermöglicht einen interessengerechten Ausgleich. In der Trassenabwägung wurde den Belangen des Verkehrs und dem Schutz der Menschen eine höhere Bedeutung beigemessen. Die Verkehrswirksamkeit ist von zentraler Bedeutung, weil sie gerade den Grund für den Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen darstellt. Die besondere Bedeutung des Schutzgutes Mensch ist gerechtfertigt, weil mit dem Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen die Menschen von Verkehrsimmissionen entlastet werden sollen. Daneben ist der Belang der Landwirtschaft und des Naturschutzes von großer Bedeutung.

Insbesondere wurde eine Trassierung gewählt, bei der ein Eingriff in die FFH-Gebiete "Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt" und „Trauf der mittleren Frankenalb im Sulztal“ auf ein Minimum reduziert bzw. insgesamt vermieden werden kann.

Darüber hinaus wurde die Trasse im Bereich von Mühlhausen unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange soweit als möglich von der Wohnbebauung abgerückt, so dass sowohl im Bereich der nächstgelegenen Bebauung in Mühlhausen aber auch der östlich der künftigen Ortsumgehung gelegenen Bebauungen in den Ortschaften Wappersdorf und Weiherdorf die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Anzumerken wäre in diesem Zusammenhang auch, dass im Rahmen der Variantenuntersuchung in einer Umweltverträglichkeitsstudie auch eine Ortsumgehungsvariante westlich von Mühlhausen mit behandelt wurde. Mit dieser Ortsumgehungsvariante hätte zwar eine Querung des Baudenkmals „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ vermieden werden können, allerdings hätte diese Variante zu erheblichen Eingriffen in drei ausgewiesene Bodendenkmäler westlich und südwestlich von Mühlhausen geführt. Es handelt sich hierbei um eine Verdachtsfläche mit einer vorgeschichtlichen Grabhügelgruppe (V-3-6834-0004) sowie zwei Flächen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (V-3-6834-0005, D-3-6834-0064). Die westlich von

Mühlhausen verlaufende Ortsumgehungsvariante wurde daher u.a. auch wegen der erheblichen Eingriffe in Bodendenkmäler ausgeschieden.

Eine Verschiebung der Trasse zur vollkommenen Schonung des Ludwig-Donau-Main-Kanals ist nicht möglich, da alle östlich von Mühlhausen verlaufenden Varianten eine Querung des Baudenkmal erfordern. Eine möglichst senkrechte Querung des Baudenkmal ist aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich, da die hierzu erforderlichen Radien zu Unstetigkeiten im Streckenverlauf führen und die angestrebte Streckenqualität nicht erreicht werden kann. Außerdem würden die geplanten Gewerbeflächen des Bebauungsplans Mühlhausen „Gewerbepark-Nord“, der mit dem geplanten Straßenbauprojekt eng abgestimmt ist so ungünstig durchschnitten, dass eine sinnvolle Nutzung der Gewerbeflächen nicht mehr möglich wäre.

Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege - Bodendenkmalpflege Lineare Projekte - dargestellten Gegebenheiten, wonach ein Bodendenkmal und weitere drei Verdachtsflächen im Bereich der Baumaßnahme bekannt sind und darüber hinaus nicht auszuschließen ist, dass weitere Bodendenkmäler im Zuge der Bauarbeiten angetroffen werden, 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. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor.

Festzuhalten bleibt in diesem Zusammenhang, dass der Eingriff in das Bodendenkmal am Bauende bei Pollanten in einem bereits durch vorhandene Straßen und sonstige bauliche Einrichtungen (Wohn- und Nebengebäude, Sportplatz) gestörten Bereich stattfindet. Durch die vorgenommenen Planänderungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz im Bereich des Bodendenkmals in größerem Umfang wieder mit einbezogen, so dass sich der zu erwartende Eingriff in das Bodendenkmal – wenn auch geringfügig - reduziert.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG, sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler der bezeichneten Verdachtsflächen, als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 vorgesehenen Maßgaben.

Die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleisten, Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. - im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen - dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

2.2.11.3 Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst bzw. ist gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG nicht gesondert erforderlich.

Die Erlaubnis zur Rodung ist zu erteilen, sofern keine Versagungsgründe gemäß Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG vorliegen. Die Abs. 4 bis 7 sind im Planfeststellungsverfahren sinngemäß zu beachten.

Auch die Aufforstung nicht forstlich genutzter Grundstücke mit Waldbäumen durch Saat oder Pflanzung bedarf gem. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG der Erlaubnis, die im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erteilt wird.

Eine Ersatzaufforstung auf bislang nicht forstlich genutzten Flächen, die als Auflage in einer Rodungserlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG oder in einer Satzung, Planfeststellung, Genehmigung und sonstigen behördlichen Gestattung auf Grund anderer Gesetze vorgesehen ist, bedarf keiner gesonderten Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG. Im Rahmen dieser Verfahren ist jedoch zu prüfen, ob die materiell-

rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG gegeben sind.

Schutz- oder Bannwälder sind vom Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Im Zuge der plangegegenständlichen Baumaßnahme müssen Wälder mit folgenden Funktionen nach Waldfunktionsplan gerodet werden:

Lage der Rodungsflächen	Umfang der Rodung	Wald mit besonderer Bedeutung lt. Waldfunktionsplan für
Bau-km 0+200-0+610	9,02 ha	Schutz von Verkehrswegen
Bau-km 2+650-3+190	3,24 ha	---
Bau-km 3+470-4+200	8,08 ha	---
Bau-km 4+200-4+550	20,9 ha	Immissionsschutz lokal
Bau-km 4+610-5+220	27,2 ha	Immissionsschutz lokal
Gesamtsumme:	17,02 ha*	

Tabelle 29: Zusammenstellung der Rodungsflächen

* Versiegelung, Überbauung (z.B. Böschungen) sowie isolierte Restflächen und Waldabbruch während der Bautätigkeit

Die Rodung von insgesamt 17,02 ha Wald ist nicht zu vermeiden. Der gegenüber den ausgelegten Planunterlagen höhere Rodungsumfang von rd. 700 m² wurde aufgrund der Geringfügigkeit in der Bilanzierung nicht weiter mit berücksichtigt.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan vom 15. März 2013 (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 6) sind zur Sicherung des Waldes bei den Kompensationsmaßnahmen waldbauliche Maßnahmen in einem Umfang von insgesamt 7,20 ha vorgesehen. Zusätzlich ist unter Hinweis auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3 dieses Beschlusses die Neubegründung von Waldflächen durch Erstaufforstung in einem Umfang von 2,82 ha vorgesehen, so dass neuer Wald in einem Umfang von insgesamt 10,02 ha geschaffen wird.

In seiner Stellungnahme vom 25. Juni 2013 hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg festgestellt, dass die im Vorfeld mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt – Bereich Forsten abgestimmten Ersatzaufforstungen in einem Umfang von 10,02 ha den Anforderungen des Bayerischen Waldgesetzes in großem Umfang gerecht wird. Zu den Planänderungen hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg mit Schreiben vom 15. Juni 2015 erklärt, dass mit den vorgesehenen Änderungen aus forstwirtschaftlicher Sicht Einverständnis besteht.

Der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 wird unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2, Abs. 4 bis 7

BayWaldG zugelassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses. Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

In Fällen, in denen aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohls die Aufforstung geboten ist, haben nach Art. 16 Abs. 5 BayWaldG die Eigentümer und Nutzungsberechtigten die Aufforstung zu dulden. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Wohls liegen hier vor. Insoweit wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

2.3 Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände

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

- Gemeinde Berg,
- Gemeinde Sengenthal,
- Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.,
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz,
- Regionaler Planungsverband Regensburg,
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Neumarkt i.d.OPf.
- Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Telekom AG - Technik GmbH
- N-ERGIE Netz GmbH
- E.ON Bayern AG
- Bayerischer Bauernverband
- Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei

Von den genannten Behörden und Verbänden wurden keine Einwendungen erhoben bzw. es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Vorhabensträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zu den Erörterungsterminen am 21., 22. und 23. Oktober 2014, auf die Roteintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitte III und 0) wird verwiesen.

2.3.1 Stadt Berching

Die Stadt Berching hat

- mit Schreiben vom 20. Juni und 26. Juli 2013 zu den Planunterlagen vom 15. März 2013 sowie

- mit Schreiben vom 8. Juni 2015 unter Beilage eines Schreibens vom 5. Mai 2015 zu den aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung geänderten Planunterlagen

ausführlich Stellung genommen.

Zu den in der Stellungnahme vom 20. Juni bzw. 26. Juli 2013 angeführten Aspekten wird entsprechend der Nummerierung der Stellungnahme vom 20. Juni 2013 folgendes festgestellt:

1. Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird die bestehende Bundesstraße 299 zwischen der Anschlussstelle „Pollanten“ und der Kreisstraße NM 19 zur Kreisstraße NM 2 umgestuft. Die Forderung der Stadt Berching wird somit unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.3A) erfüllt.
2. Die künftige Bau- und Unterhaltungslast für den Kreisverkehr im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ obliegt dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf., als Baulastträger der künftig - im Zusammenhang mit der Umstufung der bestehenden Bundesstraße 299 - durchgehenden Kreisstraße NM 2. Die Forderung der Stadt Berching ist damit erledigt.
3. Maßgebend für die Lärmbelastung in der Wiesenhaidssiedlung und hierbei insbesondere in der Fichtenstraße ist der von der Bundesstraße 299 ausgehende Verkehrslärm. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger die angesprochene Gemeindeverbindungsstraße zu den Sandgruben und den geplanten Kreisverkehr in die durchgeführten Lärmberechnungen mit einbezogen. Die durchgeführten Berechnungen haben für die am nächsten zur Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen folgende Maximalwerte erbracht:

Ifd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1	a) WH 07 b) Herdweg 1 c) Dorf- und Mischgebiet	56	49	64	54
2	a) WH 08 b) Duldenfeld 40 c) allgemeines Wohngebiet	52	45	59	49
3	a) WH 09 b) Duldenfeld 37 c) allgemeines Wohngebiet	54	47	59	49
4	a) WH 10 b) Duldenfeld 35	54	47	59	49

Ifd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
	c) allgemeines Wohngebiet				
5	a) WH 11 b) Alamannenstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	53	45	59	49

Tabelle 30: Lärmwerte für die am nächsten zur Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen in Pollanten

Es werden somit an allen am nächsten zur Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen die für das jeweilige Gebiet geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, wobei selbst für das in einem Dorf- und Mischgebiet gelegene Anwesen Herdweg 1 die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Bereits in der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabensträger eine Planung vorgestellt, die eine Abrückung des Kreisverkehrs um ca. 24 m nach Westen vorsah. Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabensträger ergänzend die Führung des Herdweges nochmals optimiert, so dass der Herdweg nochmals geringfügig von der Bebauung abrückt und ein zusätzlicher Waldstreifen geschaffen werden kann. Eine weitere Verschiebung des Kreisverkehrs nach Westen ist insoweit nicht möglich, als sich hierdurch die Aufstellfläche für die von der Bundesstraße 299 aus Fahrtrichtung Süden abfahrenden Fahrzeuge noch weiter verkürzt, so dass ein auf alle Fälle aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeidender Rückstau auf die Bundesstraße 299 nicht mehr ausgeschlossen werden kann.

4. Bezüglich der Forderung der Stadt Berching

- für die aus Fahrtrichtung Neumarkt i.d.OPf. kommenden und an der Anschlussstelle „Pollanten“ ausfahrenden Fahrzeuge auf eine Linksabbiegespur zu verzichten und für diese Verkehrsteilnehmer eine eigene Abfahrtsrampe sowie
- für Verkehrsteilnehmer aus Richtung Pollanten kommend in Fahrtrichtung Neumarkt i.d.OPf. einfahrend eine Einfädelspur vorzusehen,

hat der Vorhabensträger aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung die Planungen für die Anschlussstelle „Pollanten“ nochmals überprüft. Als Ergebnis dieser Überprüfung bleibt festzuhalten, dass die Anschlussstelle nunmehr höhenfrei mit Aus- und Einfahrtsrampen in beide Fahrtrichtungen sowie entsprechenden Aus- und Einfädelsstreifen ausgebildet wird. Der Forderung der

Stadt Berching und vor allen Dingen der Bürger aus Pollanten (vgl. auch nachfolgende Ziffer 2.4.1.18) wurde damit im vollen Umfang Rechnung getragen.

5. Bezüglich des im Baugebiet Pollanten bisher aus Lärmschutzgründen nicht bebaubaren Grundstücks Fl.-Nr. 570/2, Gemarkung Pollanten ergeben sich durch die geplante Bundesstraßenmaßnahme keine baulichen Änderungen. Die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 verläuft hier wieder auf dem Bestand, so dass – unabhängig von der Tatsache, dass an den bisher am nächsten zur Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen die zulässigen Immissionsgrenzwerte z.T. weit unterschritten werden (vgl. Ausführungen in vorstehender Ziffer 3) - die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV, wonach ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegen muss, der zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um ≥ 3 dB(A) führt, nicht erfüllt werden. Dem Vorhabensträger entsteht somit keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen für in rechtsbeständigen Bebauungsplänen festgelegte Baugebiete.

Der Vorhabensträger hat sich aber bereit erklärt, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens den vorhandenen Lärmschutzwall zu verlängern, sofern entsprechende Bodenmassen anfallen und der hierzu erforderliche Grund auf freiwilliger Basis zur Verfügung gestellt wird. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

6. Die Forderungen der Stadt Berching hinsichtlich der künftigen Baulast des Bauwerks BwVz. lfd. Nr. 216 (Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal) hat sich insoweit erledigt, als dieses Bauwerk Bestandteil der zur Kreisstraße umzustufenden Bundesstraße 299 wird und sich dieses Bauwerk somit in der Baulast des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. befindet.
7. Unter Hinweis auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 und die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A) ist die Anbindung der bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwege weiterhin gewährleistet. So ist der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 552, Gemarkung Pollanten von Süden her über die öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.-Nrn. 557 und 556, jeweils Gemarkung Pollanten an das übergeordnete Straßennetz angebunden, so dass die Erschließung der an diese Wege angrenzenden land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke auch weiterhin sichergestellt ist.
8. Bezüglich der von der Stadt Berching angesprochenen Regelung hinsichtlich der Anpassung von der Straßenbaumaßnahme betroffener Ver- und Entsorgungsleitungen wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Okto-

ber 2014 sowie die Ausführungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu der mit Schreiben vom 26. Juli 2013 und mit Schreiben vom 5. Mai 2015 erneut vorgetragenen Anregung, den bisher noch nicht vorgesehenen Radweg entlang der Neubautrasse der Bundesstraße 299 in die Planungen mit aufzunehmen ist folgendes festzustellen:

Derzeit verläuft aus Richtung Süden kommend ein Geh- und Radweg östlich der Bundesstraße 299, quert bei Pollanten die Kreisstraße NM 2 um dann über den Herdweg und einem nicht gesondert abgemarkten Flurweg auf dem Treidelweg entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals weitergeführt zu werden. Mit der geplanten Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 wird die Wegeverbindung vom Herdweg zum Treidelweg entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals unterbrochen, so dass seitens des Vorhabensträgers eine Verpflichtung zur Wiederherstellung dieser unterbrochenen Wegeverbindung besteht. Die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A) sehen daher vor, den Geh- und Radweg

- entlang der Abfahrtsrampe der Anschlussstelle „Pollanten“ aus Fahrtrichtung Süden
 - über den Kreisverkehr weiter
 - entlang der zur Kreisstraße NM 2 abzustufenden Bundesstraße 299 in Richtung Mühlhausen
 - zum neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldweg BwVz. lfd. Nr. 132 und von dort aus wieder
 - zum Treidelweg entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals
- zu führen.

Der Vorhabensträger ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in vollem Umfang seiner Verpflichtung zur Wiederherstellung der unterbrochenen Geh- und Radwegverbindung nachgekommen. Die Schaffung einer durchgängigen Geh- und Radwegverbindung entlang der neuen Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 durch entsprechende Befestigung des geplanten Parallelweges ist, nachdem ein solcher Geh- und Radweg schon bisher nicht Bestandteil der Bundesstraße 299 ist, nicht Aufgabe der Bundesstraßenverwaltung und kann dem Vorhabensträger auch nicht zur Auflage gemacht werden. Forderungen auf Errichtung einer durchgängigen Geh- und Radwegverbindung entlang der neuen Ortsumgehung sind daher zurückzuweisen.

Zu den mit Schreiben vom 8. Juni 2015 - unter Beilage eines Schreibens vom 5. Mai 2015 - von der Stadt Berching vorgebrachten Anmerkungen zu den aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens vorgenommenen Planänderungen ist fol-

gendes festzustellen (Nummerierung entsprechend dem Schreiben vom 5. Mai 2015):

1. Das Bauwerk BW 0-4 zur Unterführung des Radweges unter der zur Kreisstraße abzustufenden und an die neuen Verhältnisse anzupassenden Bundesstraße 299 ist nicht mehr Gegenstand der festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A; Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 215). Der Vorhabensträger hat die Errichtung eines Unterführungsbauwerks im Zuge der bestehenden Bundesstraße 299 südlich von Pollanten außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bereits zugesichert und schriftlich erklärt, dass dieses Bauwerk in das Radwegeprogramm des Bundes für die Jahre 2015 bis 2019 aufgenommen wurde. Dieses Bauwerk ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.
2. Die bituminöse Befestigung des geplanten öffentlichen Feld- und Waldweges BwVz. lfd. Nr. 132 bis zur Ostseite des zur Überführung des Ludwig-Donau-Main-Kanals vorgesehenen Bauwerks BW 0-6 (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A; Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 220) wurde vom Vorhabensträger zugesichert.
3. Ebenso hat der Vorhabensträger zugesichert am nördlichen Endes des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.-Nr. 525, Gemarkung Pollanten eine entsprechende Wendemöglichkeit zu schaffen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A).
4. Die Forderung der Stadt Berching, das Bauwerk BW 5-1 (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A; Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 214) in den ursprünglichen Abmessungen entsprechend der Planung vom 15. März 2013 zu errichten, um einen weiteren dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zu ermöglichen, wird aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Im Bauwerksbereich ist weder ein durchgehend befahrbarer dreistreifiger Querschnitt vorgesehen noch erforderlich. Die Ein- und Ausfädelstreifen im Bereich der Anschlussstelle Pollanten enden jeweils bereits vor dem Bauwerk, so dass im Bauwerksbereich nur ein zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt vorhanden und hinsichtlich der Bauwerksabmessungen zu berücksichtigen ist. Mit den im Rahmen der Umplanung der Anschlussstelle „Pollanten“ vorgenommenen Planänderungen werden zum einen die Forderungen der Stadt Berching (vgl. Ausführungen zu vorstehender Ziffer 4 des Schreibens der Stadt Berching vom 20. Juni 2013) und zum anderen privater Einwendungsführer (vgl. Ausführungen in nachstehender Ziffer 2.4.1 ff.) erfüllt. Gleichzeitig kann mit der gegenüber den ursprünglichen Unterlagen vom 15. März 2013 nunmehr verkürzten Ausführung des dreistreifigen Querschnitts der Eingriff in den Sportplatz des SV Pollanten minimiert werden.

5. Bezüglich der Petition des Stadtrates von Berching im Interesse eines durchgängigen Radwegenetzes einen bisher noch nicht enthaltenen Radweg entlang der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 in die Planungen mit aufzunehmen wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen zu den Schreiben der Stadt Berching vom 26. Juli 2013 und 5. Mai 2015 verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen der Stadt Berching werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.3.2 Gemeinde Mühlhausen

Die Gemeinde Mühlhausen hat die Planunterlagen vom 15. März 2013 in der Gemeinderatssitzung am 13. Mai 2013 ausführlich diskutiert. Ein konkreter Gemeinderatsbeschluss wurde nicht gefasst. Eine weitere Behandlung der in der Gemeinderatssitzung am 13. Mai 2013 diskutierten Punkte ist in diesem Beschluss daher nicht erforderlich. Auf die der Gemeinde Mühlhausen mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 15. September 2014 übersandte Antwort des Vorhabensträgers zu den in der Gemeinderatssitzung am 13. Mai 2013 behandelten Punkten wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Ergänzende Anmerkungen der Planfeststellungsbehörde sind hierzu nicht veranlasst.

Die in der Gemeinderatssitzung am 17. Juni 2013 vorgenommene Vorstellung der Planung und Beratung diente als Grundlage für die Formulierung der Forderungen und Anregungen der Gemeinde Mühlhausen gegenüber der Planfeststellungsbehörde. Zu den mit Beschluss vom 17. Juni 2013 formulierten Forderungen und Anregungen der Gemeinde Mühlhausen ist folgendes festzustellen:

- Linksabbiegespur im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“
Der Forderung der Gemeinde Mühlhausen, im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ auf eine Linksabbiegespur zu verzichten und stattdessen eine Direktrampe vorzusehen, ist der Vorhabensträger nachgekommen und hat die Planunterlagen entsprechend überarbeitet (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1A).

Eine gesonderte Anschlussmöglichkeit des geplanten Gewerbegebietes im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und damit auch nicht in diesem Verfahren mit zu regeln. Der Vorhabensträger hat in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 zugesichert die Frage der Erschließung des geplanten Gewerbegebietes außerhalb

des Planfeststellungsverfahrens mit der Gemeinde Mühlhausen zu klären. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- Aktiver Lärmschutz - neue Berechnung

Zu den vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ist folgendes festzustellen:

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG vom 21. März 1996, DVBl. 1996, 916, BVerwG vom 23. November 2001, DVBl 2002, 565). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 Verkehrslärmschutzverordnung hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der in der Verkehrsprognose angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2030 sehr unwahrscheinlich ist.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird - unabhängig von der tatsächlichen Lage - stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind wegen der eindeutigen Rechtslage zurückzuweisen.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung der betrachteten Gebiete wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt. 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 nicht zu beanstanden sind. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

- Aktiver Lärmschutz – lärmmindernder Belag

Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 entspricht, ist vorgesehen und wurde dem Vorhabensträger auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 dieses Beschlusses). Auf die Zusagen des Vorhabensträgers in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“

Bezüglich einer Reduzierung der lichten Höhe des Bauwerks BW 0-1 zur Überführung der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 über die Sulz und den Ludwig-Donau-Main-Kanal (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 5A; Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 211) ist festzuhalten, dass die Mindestdurchfahrtshöhe von 4,00 m auf Forderungen der Wasserwirtschaftsverwaltung beruht. Eine Reduzierung der lichten Höhe auf ein Maß von $\geq 2,50$ m und damit auch eine Reduzierung der Höhe der erforderlichen Straßendämme ist nicht möglich.

Bezüglich des angesprochenen Hochwasserabflusses der Sulz hat der Vorhabensträger aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen ein ergänzendes Gutachten erstellen lassen. Aufgrund des Ergebnisses dieses Gutachtens wird zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Vorlandabgrabungen im Be-

reich der Sulz mit einem Gesamtumfang von ca. 1.200 m³ und einer Tiefe von bis zu ca. 0,70 m die lichte Weite des Bauwerks BW 0-1 von 57,80 m auf 70,00 m vergrößert und ein zusätzlicher Durchlass DN 1000 im Straßendamm der Kreisstraße NM 19 mit eingebaut. Mit dem Gutachten des Büros Petter besteht von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg als zuständiger Fachbehörde Einverständnis.

- Rückstufung der bisherigen Bundesstraße

Die Forderung der Gemeinde Mühlhausen, den Abschnitt der bestehenden Bundesstraße 299 zwischen Reismühle und dem Anschluss an die Kreisstraße NM 19 zur Kreisstraße abzustufen ist der Vorhabensträger nachgekommen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 102; Unterlage 7.3A) sowie die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

Bezüglich der im Zusammenhang mit der Abstufung der bestehenden Bundesstraße 299 im Gemeinderat diskutierten Punkte (Altlasten, finanzieller Ausgleich rückständiger Unterhaltungslasten etc.) ist auf die gesetzlichen Regelungen hinzuweisen. Gemäß § 6 Abs. 1a FStrG haben die künftigen Straßenbaulastträger nämlich einen Anspruch darauf, dass die in ihre Baulast übergehenden Abschnitte der Bundesstraße 299 in ordnungsgemäß unterhaltenem Zustand übergehen. Um etwaige noch von der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, zu finanzierende Nacharbeiten zwischen dem Vorhabensträger und der Gemeinde Mühlhausen einvernehmlich festlegen zu können, wurde die Nebenbestimmung in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 8.1 in den Beschluss aufgenommen.

Weitere gemeindliche Forderungen gemäß Schreiben vom 26. Juni 2013

- Eingrünungsmaßnahmen an den Straßen-, Brücken- und Rampenbereichen
und

- Allee im Zuge der Ortsumgehung

Die im Rahmen des geplanten Straßenprojektes vorgesehenen Bepflanzungsmaßnahmen können den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) entnommen werden. Die Einzelheiten der Ausführung der Bepflanzungsmaßnahmen erfolgt in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und der Forstverwaltung (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.4 dieses Beschlusses). Der Vorhabensträger hat in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 zugesichert, Details der geplanten Bepflanzungsmaßnahmen im Gemeindebereich von Mühlhausen mit der Gemeinde Mühlhausen abzustimmen.

Neue Alleen an Straßen werden, wie der Vorhabensträger in seiner Antwort auf die entsprechende Forderung der Gemeinde Mühlhausen bereits angemerkt hat,

aus Gründen der Verkehrssicherheit sehr kritisch gesehen. Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr will im Rahmen der Aktion „Fehlerverzeihender Seitenraum“ die passive Sicherheit auf Außerortsstraßen in Bayern erhöhen und damit die Zahl der getöteten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmer weiter senken. Dazu werden die Straßenseitenräume auf der Basis ausgewerteter Unfalluntersuchungen auf potentielle Hindernisse, wozu auch Bäume zählen, untersucht. Als Grundlage dienen hierbei die „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS; Stand: 09/2009). Danach sollen Hindernisse im Geltungsbereich der RPS beseitigt bzw. die Verkehrsteilnehmer durch Schutzeinrichtungen (Schutzplanken, Anpralldämpfer) vor einem Aufprall auf ein Hindernis geschützt werden.

Die Einhaltung der Sicherheitsabstände der RPS würde dazu führen, dass die Bäume einen Abstand von 12 m bis 20 m zum Fahrbahnrand der Bundesstraße einhalten müssten. Somit kann sich der gewünschte Alleeneffekt kaum einstellen und würden auch zusätzliche und nicht vertretbare Eingriffe in Grundstücke Dritter erforderlich. Eine Unterschreitung dieser Abstände würde dazu führen, dass entsprechende Schutzeinrichtungen vorgesehen werden müssten. Es kann aber sicherlich nicht Ziel einer Neubaumaßnahme sein, Hindernisse zu schaffen, die dann durch entsprechende Schutzeinrichtungen wieder abgesichert werden müssen um Leib und Leben von der Fahrbahn abkommender Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden. Welche Folgen Baumunfälle – unabhängig von der Frage ob selbst- oder fremdverschuldet verursacht - haben können lässt sich anhand der Pressebericht in den lokalen Tageszeitungen (vgl. z.B. Neumarkter Tagblatt vom 5. August 2015 zum Unfall am 4. August bei Mühlhausen) anschaulich dokumentieren.

- Redaktionelle Hinweise

Bezüglich der angesprochenen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie der gemeindlichen Drainageleitungen und Hauptsammler im Baufeld wird darauf hingewiesen, dass sich Leitungsänderungen nach privatem Recht regeln. In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Auf die Ausführungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.2 und 4.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Unabhängig davon, dass eine Notwendigkeit der von der Gemeinde Mühlhausen angeregten Maßnahmen im Bereich des Festplatzes Mühlhausen von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar ist, sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bzw. der Einbau von Querungshilfen im Bereich des Festplatzes Mühlhausen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Diesbezügliche Auflagen

können dem Vorhabensträger daher nicht auferlegt werden. Die Durchführung solcher Maßnahmen liegt allein im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Mühlhausen.

Fazit:

Die Forderungen der Gemeinde Mühlhausen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.3.3 Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat mit Schreiben vom 2. Juli 2013 zu den Planunterlagen vom 15. März 2013 und mit Schreiben vom 29. Mai 2015 zu den Planänderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung Stellung genommen. Ergänzend zu den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.11.2 dieses Beschlusses ist hierzu folgendes festzustellen:

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Linienführung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist das Ergebnis einer Variantenuntersuchung, in der u.a. auch die denkmalschutzrechtlichen Belange mit berücksichtigt wurden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses). Im derzeit gültigen Bedarfsplan für den Bundesverkehrswegeplan ist die Ortsumgehung von Mühlhausen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Bedarf ist somit für die Planfeststellung verbindlich, so dass sich weitere Ermittlungen und Ausführungen zur Planrechtfertigung erübrigen. Gemäß der Entscheidung des BVerwG vom 26. Oktober 2005 Az.: 9 A 33/04 darf im Rahmen der planerischen Abwägung, wozu auch die Variantenprüfung gehört, die Frage des Verkehrsbedarfs nicht abweichend von den gesetzgeberischen Vorgaben entschieden werden. Die planfestzustellende Linienführung muss daher das Ergebnis eines Abwägungsprozesses unter Berücksichtigung der im Bedarfsplan festgeschriebenen Planungsziele:

- Schaffung einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Verbindung zwischen Neumarkt und Berching sowie
- Entlastung der Ortsdurchfahrt Mühlhausen vom Durchgangsverkehr (= Ortsumgehung)

und der im Einzelnen zu berücksichtigenden Umweltbelange sein.

Ein Eingriff in das Baudenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ könnte lediglich mit einer westlich von Mühlhausen verlaufenden Ortsumgehung vermieden werden. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.4.2 und 2.2.2.6 dieses Beschlusses stellt diese Variante in nahezu allen zu berücksichtigenden Belangen die ungünstigste Lösung dar. U.a. würde sie auch zu erheblichen Eingriffen in

dort vorhandene Bodendenkmäler führen. Alle östlich von Mühlhausen verlaufenden Varianten erfordern mindestens eine Querung des Baudenkmals „Ludwig-Donau-Main-Kanal“. Die Variante III würde zwar hinsichtlich des Eingriffs in das Baudenkmal die etwas günstigere Lösung darstellen, hat aber bei den übrigen zu berücksichtigenden Belangen erhebliche Nachteile (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.4 und 2.2.2.6 dieses Beschlusses).

Eingriffe in vorhandene Bodendenkmäler können mit allen östlich von Mühlhausen verlaufenden Varianten nicht vermieden werden. Festzuhalten bleibt allerdings in diesem Zusammenhang, dass der Eingriff in das Bodendenkmal am Bauende bei Pollanten in einem bereits durch vorhandene Straßen und sonstige bauliche Einrichtungen (Wohn- und Nebengebäude, Sportplatz) gestörten Bereich stattfindet. Durch die vorgenommenen Planänderungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz im Bereich des Bodendenkmals in größerem Umfang wieder mit einbezogen, so dass sich der zu erwartende Eingriff in das Bodendenkmal – wenn auch geringfügig - reduziert.

Unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele und der maßgebenden Umweltbelange stellt die plangegegenständliche Linienführung die günstigste Lösung dar.

Fazit:

Die Forderungen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3) erledigt haben, zurückgewiesen.

2.3.4 Bayerischer Bauernverband

Mit Schreiben vom 25. Juni 2013 hat der Bayerische Bauernverband zum geplanten Straßenbauvorhaben auf der Basis der Planunterlagen vom 15. März 2013 Stellung genommen. Mit den vorgenommenen Planänderungen aufgrund des Ergebnisses des Erörterungstermins hat der Bayerische Bauernverband am 25. Juni 2015 sein Einverständnis erklärt. Zu den Ausführungen des Bayerischen Bauernverbandes im Schreiben vom 25. Juni 2013 wird folgendes festgestellt:

1. Minimierung des Flächenverbrauchs, Zerschneidung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen

Es wird nicht bestritten, dass für das Vorhaben in erheblichem Umfang bisher land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen genutzt werden. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt

sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die Beeinträchtigungen sind soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Insofern wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.10 dieses Beschlusses verwiesen. Unter Abwägung aller in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2 aufgeführten entscheidungserheblichen Belange drängt sich keine andere Lösung auf, die in geringerem Umfang in land- und forstwirtschaftliche Flächen eingreift.

Mit den in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 beschriebenen Planänderungen kann der Eingriff in die landwirtschaftlichen Flächen geringfügig reduziert werden. Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3.3 dieses Beschlusses) ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg wurden gegen das Bauvorhaben keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Trotz der Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe ist die Maßnahme vernünftigerweise geboten und muss auch konzeptionell nicht geändert werden. Auf die Ausführungen in diesem Beschluss zur Planrechtfertigung (Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1) und zu den Planungsvarianten (Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2) und die Behandlung der Einzeleinwendungen wird verwiesen.

Die Eingriffe sind unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Hinsichtlich der Forderung den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben nach Möglichkeit Ersatzland zur Verfügung zu stellen bleibt festzuhalten, dass eine Ersatzlandgestellung allenfalls bei einer Existenzgefährdung gewährt werden könnte. Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen (Ersatzland, Monetär) dem Grundstückseigentümer zu leisten sind. Unabhängig davon wurde dem Vor-

habensträger zur Auflage gemacht sich nachhaltig zu bemühen den betroffenen Grundstückseigentümern landwirtschaftlicher Flächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses);

Zum vom Bayerischen Bauernverband explizit angesprochenen Wegfall des geplanten Kreisverkehrs im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ und eine Verschiebung des Kreuzungspunktes zur Minimierung der Eingriffe in ein Grundstück eines Dritten ist darauf hinzuweisen, dass für den Flächenverbrauch die planfreie Anschlussstelle an sich und nicht der angesprochene Kreisverkehr verantwortlich ist. Der Vorhabensträger ist der Forderung auf Verschiebung des angesprochenen Kreuzungspunktes insoweit nachgekommen, als der Kreisverkehr um ca. 24 m nach Westen zur geplanten Bundesstraße 299 hin verschoben wurde. Der Eingriff in Grundstücke Dritter konnte zusätzlich durch die aufgrund des Ergebnisses des Erörterungstermins vom Vorhabensträger vorgenommenen Planänderungen (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses) minimiert werden. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A) wird verwiesen.

2. Anlage von Ausgleichsflächen

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ist zur gesetzlich geforderten naturschutzrechtlichen Bewältigung der Eingriffsfolgen notwendig.

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgte gemäß den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" (Gemeinsame Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21. Juni 1993). Auch unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Strukturierung des Gebietes ist der ermittelte Grundstücksbedarf für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen notwendig. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3 darf verwiesen werden. Die Feststellung des Bayerischen Bauernverbandes, dass Ausgleichsflächenausweisungen aufgrund unangemessener Ausgleichsfaktoren stark zur Flächenverknappung des Produktionsfaktors Boden beitragen wird zurückgewiesen.

Die Lage der jeweiligen Kompensationsflächen ergibt sich aus den fachlichen Erfordernissen auf Grund der beeinträchtigten Funktionen (gleichartige Funktionen). Die Kompensationsflächen sind Bestandteil eines landschaftspflegerischen Planungskonzepts und nicht beliebig situierbar. Die Auswahl der geeigneten Flächen und Maßnahmen erfolgte nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unter Beachtung des Übermaßverbots. Bei der Situierung der Kompensationsmaßnahmen

hat der Vorhabensträger auf die Belange der Eigentümer und Betriebe Rücksicht genommen. Die Kompensationsflächen befinden sich größtenteils bereits im Eigentum des Vorhabensträgers. Aufgrund der auf den Kompensationsflächen vorgesehenen Maßnahmen ist nicht davon auszugehen, dass auf den angrenzenden Flächen Bewirtschaftungerschwernisse in der vom Bayerischen Bauernverband geschilderten Form eintreten.

3. Land- und forstwirtschaftliches Feldwegenetz

Bezüglich der Forderung des Bayerischen Bauernverbandes, dass die Erreichbarkeit der land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen während und nach der Bauphase gewährleistet sein muss wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.5 und 4.6 dieses Beschlusses verwiesen. Im Übrigen sehen die festgestellten Planunterlagen ein angemessenes Ersatzwegenetz für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr vor (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A).

4. Lärmschutz

Unabhängig von der Frage ob es sich hierbei um einen vom Bayerischen Bauernverband zu vertretenden Belang handelt, werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7 dieses Beschlusses entlang des gesamten Trassenverlaufs eingehalten. Dem Vorhabensträger entsteht somit keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

5. Sonstiges

Ein Rechtsanspruch auf die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren über diesen Antrag nicht zu entscheiden. Die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen betreffen im Entschädigungsverfahren zu klärende Fragen. Insoweit wird auf die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu führenden Entschädigungsverfahren verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Bayerischen Bauernverbandes werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.3.5 Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. (im weiteren Verlauf mit Landesbund für Vogelschutz bezeichnet) hat mit Schreiben vom 19. Juni 2013 zu den Planunterlagen vom 15. März 2013 Stellung genommen. Entsprechend der Nummerierung des Schreibens vom 19. Juni 2013 ist zu den Ausführungen des Landesbundes für Vogelschutz folgendes festzustellen:

1. Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Die Bewertung der Eingriffe und hierbei auch der Eingriff in das vom Landebund für Vogelschutz angesprochene Feuchtbiotop zwischen den Anschlussstellen „Mühlhausen-Süd“ und „Pollanten“ erfolgte auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

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

Der Vorschlag des Landesbundes für Vogelschutz den Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 in 2 Bauabschnitte aufzuteilen, widerspricht dem mit der Planung verfolgten Ziel die Ortsdurchfahrt von Mühlhausen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Mit dieser Lösung würde die Bahnhofstraße in Mühlhausen (Kreisstraße NM 19) zusätzlich belastet. Außerdem ist davon auszugehen, dass aufgrund der umwegigen Verkehrsführung die Verkehrsteilnehmer die lediglich im Bereich zwischen den Anschlussstellen „Mühlhausen-Nord“ und „Mühlhausen-Süd“ realisierte Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 nicht annehmen werden und daher der Verkehr weiterhin durch Mühlhausen fährt.

2. Die geplanten Aufforstungen auf den landschaftspflegerischen Kompensationsflächen finden überwiegend aus naturschutzfachlichen Gründen statt. Alle Ersatzaufforstungen erfolgen naturnah als Laubwald. Die vorgesehenen Maßnahmen im Bereich der Kompensationsfläche A2 wurden im Detail mit der hauptamtlichen Fachkraft für Naturschutz beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. abgestimmt und sind aus deren Sicht fachlich in Ordnung. Die auf den Kompensationsflächen A1 und A2 vorgesehenen Maßnahmen sind dabei insbesondere für den Baumkiefer geeignet.
3. Wie der Vorhabensträger bereits in seiner, dem Landesbund für Vogelschutz vorliegenden, Antwort zur dortigen Stellungnahme festgestellt hat, handelt es sich bei der Anlage von Lerchenfenstern als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion (CEF-Maßnahme) um eine anerkannte Maßnahme zur Verbesserung des Lebensraums und zur Erhöhung der Brutpaardichte für die Feldlerche. Die Anlage von Rainen kann maximal den Nahrungslebensraum für die Feldlerche verbessern, bietet jedoch kaum Neststandorte. Die Anlage von Hecken ist für die Feldlerche keine geeignete Maßnahme, da diese Vogelart weites Offenland benötigt und aufgrund des Kulliseneffekts die Nähe von Hecken, Feldgehölzen oder Waldrändern meidet.

Unter Hinweis auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.10 werden nach Abschluss der Bauarbeiten alle tatsächlich erfolgten Eingriffe sowie die Wirksamkeit der durchgeführten CEF-Maßnahmen überprüft. Ggf. sind im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden zusätzliche Kompensationsmaßnahmen durchzuführen.

Fazit:

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

Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4 Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater

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

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich deshalb veranlasst, die personenbezogenen Daten in diesem Beschluss dahingehend zu anonymisieren, dass jedem Einwendungsführer eine Betriebsnummer zugeteilt wird. Die Zuordnung der individuellen Einwendungen zum jeweiligen Einwendungsführer ist damit bestimmbar und gewährleistet (BVerfG a. a. O.). [Anmerkung: Die Bezeichnung „Einwendungsführer“ wird - unabhängig vom Geschlecht des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit (Eheleute, Familien usw.) handelt – stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.]

2.4.1 Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer

2.4.1.1 Vorbemerkungen

Um bei den einzelnen Einwendungsführern Wiederholungen zu vermeiden, werden die mehrfach vorgetragene *Einwendungen* nachfolgend zusammengefasst und detailliert behandelt. Bei den jeweiligen Einzeleinwendungen wird dann lediglich auf diese Vorbemerkungen verwiesen soweit nicht ergänzende Ausführungen erforderlich sind.

2.4.1.1.1 *Die Kosten für dieses Vorhaben wären zu hoch, vor allem weil es billigere Alternativen gäbe, welche gleichzeitig sinnvoller wären.*

Worin die billigeren Alternativen bestehen sollen wurde nicht substantiiert vorgetragen, so dass hierzu keinerlei Aussagen getroffen werden können und müssen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die der Planfeststellung zugrundeliegende Linieneinführung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 das Ergebnis einer Variantenuntersuchung ist, in der neben allen Umweltbelangen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses) auch die Wirtschaftlichkeit mit bewertet wurde.

An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen keine Zweifel. Dem Vorhabensträger liegt ein mit Sichtvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Februar 2010/18. Feb-

ruar 2013 genehmigter Vorentwurf vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt.

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Gesetzeskraft besitzt, ist die Ortsumgehung von Mühlhausen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Aufnahme in den Bedarfsplan ist eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält.

2.4.1.1.2 *Der geplante Brückenbau an der Abfahrt der Bundesstraße 299 nach Pollanten wäre für die Landschaft ein zu großes Bauwerk*

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht im gesamten Streckenverlauf nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage.

Die Höhe des angesprochenen Brückenbauwerks setzt sich zusammen aus

- der Überbaustärke,
- der erforderlichen lichten Höhe von 4,50 m gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q, Ausgabe 1996) zuzüglich
- einer gemäß den RAS-Q, Ausgabe 1996 zulässigen Vergrößerung um 0,20 m auf 4,70 m, die eine künftige Erneuerung des Oberbaus im Hocheinbau zulassen würde, vorliegend aber im Hinblick auf die hier stattfindenden Großraumtransporte gewählt wurde.

Zwischenzeitlich wurde die RAS-Q, Ausgabe 1996, sowie weitere den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegende Richtlinien (RAS-L, RAS-K-1, AH RAL-K-2, RAS-K-2-B) durch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012) ersetzt. Aufgrund des bereits eingeleiteten Baurechtsverfahren wurde mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr festgelegt, dass die vor Einführung der RAL, Ausgabe 2012 geltenden Richtlinien weiter anzuwenden sind, wobei auch die RAL entsprechende Zuschläge zulässt, die eine Durchfahrtshöhe von 4,70 m rechtfertigen würden.

Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Ein Unterführungsbauwerk kommt hier nicht in Frage, da hier parallel zur geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 der denkmalgeschützte Ludwig-Donau-Main-Kanal und ein Radweg verläuft sowie etwas westlich des Kanals das Überschwemmungsgebiet der Sulz liegt. Zur Unterfahrung des Ludwig-Donau-Main-Kanals müsste die bestehende Bundesstraße 299 und künftige Kreisstraße NM 2 entsprechend abgesenkt werden, wodurch ein Eingriff in das Grundwasser erforderlich wird. Es müsste daher eine wasserdichte Wanne errichtet werden, die sich nicht nur finanziell, sondern insbesondere auch betriebstechnisch nachteilig auswirken würde. So kann das anfallende Oberflächenwasser im Unterführungsbauwerk nicht im freien Gefälle abgeleitet werden, was eine teure und unterhaltungsaufwendige Pumpenanlage erforderlich machen würde. Die Geländeeinschnitte erfordern darüber hinaus einen deutlich größeren Flächenverbrauch. Nicht berücksichtigt ist dabei, inwieweit die im Zuge der Anschlussstelle „Pollanten“ erforderlichen Ein- und Ausfahrtsrampen überhaupt richtliniengerecht ausgeführt werden können und zu welchen Eingriffen diese Rampen hinsichtlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals und dem östlich angrenzenden Sportplatz führen.

2.4.1.1.3 *Der im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ vorgesehene Kreisverkehr und die Verlegung der Zufahrten zur Steindeponie und zum Sandabbaugebiet an das Siedlungsgebiet sind nicht notwendig.*

Die höhenfreie Ausbildung der Kreuzung der Kreisstraße NM 2 mit der künftigen Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 erfordert eine entsprechende Anpassung des vorhandenen nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes. Der zur Verknüpfung der Kreisstraße NM 2 mit der Ein- und Ausfahrtsrampe zur

Bundesstraße 299 sowie dem Herdweg vorgesehene Kreisverkehr stellt dabei eine leistungsfähige und verkehrssichere Lösung dar. Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hat der Vorhabensträger seine Planungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ überarbeitet und u.a. den Kreisverkehr so weit als möglich nach Westen verschoben.

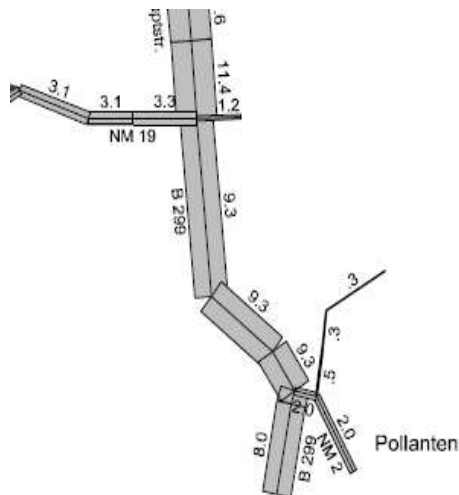
Eine weitere Verschiebung des Kreisverkehrs nach Westen führt - unabhängig von der Frage inwieweit die südöstliche Anschlussrampe an die Bundesstraße 299 noch richtliniengerecht ausgeführt werden kann – zu einer deutlichen Verkürzung der Rampenlänge, so dass verkehrsgefährdende Rückstausituationen in die Bundesstraße 299 nicht ausgeschlossen werden können.

Der Anschluss der südöstlichen Auf- und Abfahrtsrampe an die Bundesstraße 299 wird auch durch die erforderliche Länge des Einfädelstreifens für die in die Bundesstraße 299 einfahrenden Verkehrsteilnehmer bestimmt. Sowohl die bisher gültigen Entwurfshinweise für planfreie Knotenpunkte (RAS-K-2-B, Ausgabe 1995) wie auch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012), die die RAS-K-2B ersetzt haben, sehen für den Einfädelungsstreifen einschließlich einer Verzierungsstrecke von 30 m eine Länge von insgesamt 150 m vor. Die festgestellten Planunterlagen berücksichtigen eine solche Länge des Einfädelungsstreifens. Der Einfädelungsstreifen endet unmittelbar vor dem Kreuzungsbauwerk zur Überführung der Kreisstraße NM 2 über die Bundesstraße 299. Eine Verschiebung des Einfädelstreifens nach Norden mit entsprechender Aufweitung des Brückenbauwerks würde – ungeachtet der finanziellen Auswirkungen - eine vorstehend bereits beschriebene und aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzulehnende Verkürzung des südöstlichen Anschlussastes verursachen. Auch würden zusätzliche Eingriffe in das Sportplatzgelände erforderlich.

- 2.4.1.1.4 *Durch die derzeitige Planung würde für die Anwohner ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, sowie erheblicher Lärm und Staubbelastung entstehen. Diesbezüglich sind die lärmtechnischen Untersuchungen zu überprüfen und entweder aktiver oder passiver Schallschutz anzuordnen, damit die anliegenden Wohngebiete nicht verlärmert werden.*

Entsprechend dem Ergebnis der von Professor Dr.-Ing. Kurzak erstellten Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2012 (Band 2: Unterlage 15) ergeben sich unter Hinweis auf die nachfolgende Abbildung 5 im Bereich von Pollanten keine über die allgemeine Verkehrsentwicklung hinausgehenden Verkehrssteigerungen. Mit und ohne der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ergeben sich im Bereich von Pollanten die gleichen Verkehrszahlen von 8.000 Kfz/24 h für die Bundesstraße 299, 2.000 Kfz/24 h für die Kreisstraße NM 2 und 500 Kfz/24 h für den Herdweg.

Prognose-Nullfall 2030:



Prognose-Planfall 2030:

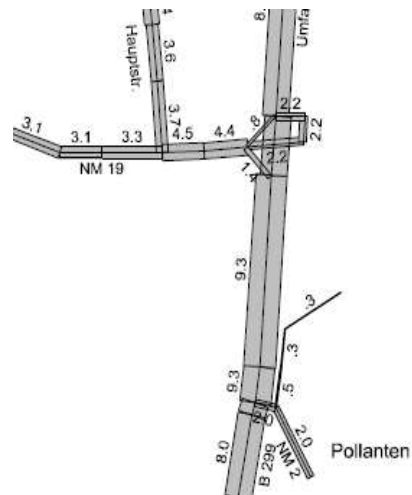


Abbildung 5: Gegenüberstellung der sich im Prognosejahr 2030 im Bereich von Pollanten ergebenden Verkehrsbelastungen im Nullfall und Planfall

Der Vorhabensträger hat für die am nächsten zu den Straßen gelegenen – und daher maßgebenden - Anwesen

- Herdweg 1,
- Duldenfeld 40,
- Duldenfeld 37,
- Duldenfeld 35 und
- Alamannenstraße 3

Lärmberechnungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) bei Nacht ergaben sich dabei im Bereich des Anwesens Herdweg 1, das als einziges allerdings nicht in einem allgemeinen Wohngebiet liegt und auch über keine schutzwürdigen Wohnungen verfügt. Ansonsten werden somit im Bereich von Pollanten die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A)), eingehalten. Aufgrund der fehlenden rechtlichen Voraussetzungen entsteht dem Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Lärmschutzfenster etc.) und können dem Vorhabensträger solche auch nicht durch die Planfeststellungsbehörde zur Auflage gemacht werden.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Nach Einschätzung des für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verord-

nung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.4 dieses Beschlusses).

Es ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass im Bereich von Pollanten keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

2.4.1.1.5 *Vor allem für Kinder, welche zum Erreichen der Pollantener Sportstätte die Straße überqueren müssten, bedeutet dies erhöhte Unfallgefahr.*

Bezüglich der angesprochenen Unfallgefährdung, insbesondere von Kindern, bei der Querung des umverlegten Herdweges im Bereich der Pollantener Sportstätte ist festzuhalten, dass die angesprochenen Querungen des Herdweges außerhalb geschützter Stellen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) stattfinden. Nach der StVO hat der Fußgänger aber auch der Radfahrer beim Überqueren der Fahrbahn auf sich nähernde Fahrzeuge zu achten. Fußgänger und Radfahrer müssen bei Annäherung eines Fahrzeugs warten und dürfen nicht versuchen, noch vor einem herannahenden Fahrzeug die Fahrbahn zu überqueren. Werden diese Verhaltensregeln beachtet sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe erkennbar, warum das Queren des Herdweges als besonders gefährlich einzustufen sein soll. Aufgrund der gestreckteren Linienführung ergeben sich für den querenden Fußgänger und Radfahrer gute Sichtverhältnisse und damit ein frühzeitiges Erkennen des Verkehrs auf dem Herdweg. Umgekehrt ist gleichzeitig aber auch der Fußgänger bzw. Radfahrer für den motorisierten Verkehrsteilnehmer rechtzeitig erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde pflichtet daher der Auffassung des Vorhabensträgers bei, dass nicht von einer erhöhten Unfallgefahr auszugehen ist.

Im Übrigen werden entlang der Kreisstraße NM 2 und dem Herdweg zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fußgänger und Radfahrer Geh- und Radwege angelegt und der aus Richtung Berching kommende Geh- und Radweg bis zum Kreisverkehr verlängert.

2.4.1.1.6 *Die massive Staub- und Abgasbelastung wäre den Anwohnern nicht zu zumuten. Ebenso die Blend- und Lichteinwirkungen des bei Nacht über die Brücke fahrenden Verkehrs.*

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schutzbedürftige Gebiete liegen nicht in der Nähe des Vorhabens.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Die festgestellten Planunterlagen enthalten zwar weder eine immissionsschutzfachliche Prüfung der lufthygienischen Auswirkungen der geplanten Maßnahme noch irgendwelche sonstigen Aussagen hierzu. Nach Einschätzung des für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz ist jedoch aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen.

Die befürchteten Blendwirkungen gehen im Bereich des Überführungsbauwerks BW 5-1 (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A) nur durch den aus Richtung Mühlhausen kommenden und nach Freihausen gerichteten Verkehr aus. Die am nächsten zum Überführungsbauwerk gelegene Wohnbebauung von Pollanten weist allerdings einen Abstand von > 200 m auf, so dass die Planfeststellungsbehörde der Auffassung des Vorhabensträgers beipflichtet, dass Blendwirkungen vorliegend nicht zu erwarten sind.

2.4.1.1.7 *Der Schwerlastverkehr sollte bei der Anbindung an der Schleuse 25 zur Steinschuttdeponie und zum Sandabbaugebiet abgeleitet werden, um den Anwohnern der Siedlung die oben genannten Probleme nicht zumuten zu müssen.*

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen aufrechtzuerhalten. § 8a FStrG und Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hin-

ausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1 und 7.1, Blatt-Nrn. 4A bis 6A) wird das vorhandene Wegenetz durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst, so dass der Vorhabensträger seiner Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des untergeordneten Wegenetzes in vollem Umfang nachgekommen ist.

Die geforderte Straßenverbindung ist zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des aufgrund des gegenständlichen Bauvorhabens unterbrochenen Straßen- und Wegenetzes nicht erforderlich und kann dem Vorhabensträger daher nicht zur Auflage gemacht werden. Die geforderte Straßenverbindung dient ausschließlich der weiteren Erschließung des Gemeindegebietes. Baulastträger für eine solche Straße kann daher in erster Linie nur die Stadt Berching sein.

- 2.4.1.1.8 *Sollte das Brückenbauwerk in der jetzigen Planung realisiert werden, so ist es notwendig, dass die Anbindung an Pollanten kreuzungsfrei und nicht nur teilkreuzungsfrei erfolgt. Durch die Verbreiterung der Bundesstraße 299 ist damit zu rechnen, dass in diesem Bereich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, und das Linksabbiegen von Mühlhausen her kommend nach Pollanten erheblich gefährlicher wird. Eine kreuzungsfreie Anbindung ist somit unbedingt notwendig.*

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie dem Ergebnis der Erörterungsverhandlungen am 21. 22. und 23. Oktober 2014 hat der Vorhabensträger die Planungen bezüglich der Anschlussstelle „Pollanten“ überarbeitet. Die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A) sehen nunmehr für die ein- und ausfahrenden Verkehrsströme eigene Ein- und Ausfahrtsrampen vor, so dass keine Linksabbiege- und Linkseinbiegevorgänge von der und in die Bundesstraße 299 mehr erforderlich sind.

- 2.4.1.1.9 *Die Sinnhaftigkeit des 3-streifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 erschließt sich nicht, da aufgrund der kurzen Strecke bestenfalls einige Fahrzeuge überholt werden können. Um die Überholmöglichkeit nutzen zu können ist mit Geschwindigkeitsüberschreitungen zu rechnen, die im Hinblick auf die vielen Anbindungen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellen und zu erhöhten Lärmemissionen führen.*

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf. Ziel des Ausbaus ist nicht die Herstellung eines durchgängig befahrbaren dritten Fahrstreifens.

Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung abgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572).

Anzumerken ist weiterhin, dass die Länge der Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung Neumarkt 1.922 m und in Fahrtrichtung Berching 1.695 m beträgt. Die Planfeststellungsbehörde pflichtet der Auffassung des Vorhabensträgers bei, dass diese Längen mehr als ausreichend sind, um ein sicheres Überholen des langsamen Verkehrs auch für mehrere Fahrzeuge zu gewährleisten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, weshalb durch den dreistreifigen Ausbau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 eine besondere Verkehrsgefährdung ausgehen soll, insbesondere auch unter dem Aspekt, dass die Anschlussstellen höhenfrei und richtliniengerecht hergestellt werden.

Es mag zutreffen, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Dieses Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann aber nicht dem Vorhabensträger angelastet werden. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-

Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Wie vorstehend bereits ausgeführt ist einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

2.4.1.1.10 Grundsätzliche Ablehnung der Ortsumgehung

Hinsichtlich der grundsätzlichen Ablehnung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist festzustellen, dass diese Maßnahme im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten ist. Der Aufnahme als „vordringlicher Bedarf“ in den derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält. Der Bundesverkehrswegeplan besitzt Gesetzeskraft.

Der Bedarf ist somit für die Planfeststellung verbindlich, so dass sich weitere Ermittlungen und Ausführungen zur Planrechtfertigung erübrigen. Gemäß der Entscheidung des BVerwG vom 26. Oktober 2005 Az.: 9 A 33/04 darf im Rahmen der planerischen Abwägung die Frage des Verkehrsbedarfs nicht abweichend von den gesetzgeberischen Vorgaben entschieden werden. Es spielt daher keine Rolle ob und inwieweit andere Straßenbauprojekte hier höher oder vorrangiger einzustufen wären.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das geplante Bauvorhaben grundsätzlich zur Erreichung der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses näher beschriebenen Planungsziele vernünftigerweise geboten.

Verschiedene Einwendungsführer kritisieren, dass die Ortsumgehung von Mühlhausen aus verschiedenen Gründen unnötig sei und damit Steuergelder verschwendet werden. Diese Einwände weisen wir als unbegründet zurück. An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen keine Zweifel. Dem Vorhabensträger liegt ein mit Sichtvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Februar 2010/18. Februar 2013 genehmigter Vorentwurf vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt.

Soweit die Notwendigkeit der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, verkennen die Einwendungsführer den Charakter des Planfeststellungs-

verfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens können keine Grundsatzdiskussionen geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

2.4.1.2 Einwendungsführer 0227

Der Einwendungsführer 0227 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine im Einwendungsschreiben vom 26. Juni 2013 zu den Planunterlagen vom 15. März 2013 formulierten Einwendungen beziehen sich auf Absprachen zwischen Bürgern aus Mühlhausen und dem Vorhabensträger im Vorfeld der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen. Demnach sollte in die Planfeststellungsunterlagen ein Textbaustein aufgenommen werden, wonach der Vorhabensträger zum Schutz der Wohnbevölkerung am nordöstlichen Ortsrand von Mühlhausen eine Massendeponie errichtet, sofern ein Massenüberschuss besteht und der hierfür erforderliche Grund freihändig erworben werden kann.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

1. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.1.2.1 dieses Beschlusses ist die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

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

Als Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen (Band 1: Unterlage 11.3) konnte festgestellt werden, dass die zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten sind und somit dem Vorhabensträger keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen entsteht.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

2. Absprachen im Vorfeld der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Soweit sich der Vorhabensträger - unter der Voraussetzung, dass entsprechende Überschussmassen anfallen und der zur Lagerung der Überschussmassen erforderliche Grunderwerb freihändig erworben werden kann - auf freiwilliger Basis bereit erklärt eine Überschussmas-

sendeponie zu errichten, so handelt es sich um außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu treffende Regelungen. Entsprechende Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss sind weder möglich noch zulässig;

3. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.4) und die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 ergibt sich ein Massendefizit von rd. 440.000 m³, so dass - unabhängig von der Frage inwieweit der erforderliche Grund freihändig erworben werden kann – gar keine Massen anfallen die dauerhaft gelagert werden müssten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.3 Einwendungsführer 0228

Der Einwendungsführer 0228 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Hinsichtlich seiner Forderungen:

- den Kreisverkehr im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ für Schwerverfahrzeuge befahrbar zu gestalten und eine Überfahrbarkeit des Kreisverkehrs zu beachten sowie
- auch das zur Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals vorgesehene Brückenbauwerk BW 0-1 im Zuge der Querspange der Kreisstraße NM 19 gemäß Lastmodell LM 1 nach Euro Code 1 zu bemessen,

wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 verwiesen. Die Befahrbarkeit sowohl des Kreisverkehrs im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ wie auch des Brückenbauwerks BW 0-1 im Zuge der Kreisstraße NM 19 durch Schwerverfahrzeuge des Einwendungsführers ist somit gewährleistet.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.4 Einwendungsführer 0122

Der Einwendungsführer 0122 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 5 sowie Unterlage 14.2). Zu den mit Schreiben vom 24. Juni 2013 erhobenen Einwendungen bezüglich der Beeinträchtigung eines Biotops auf dem Grundstück des Einwendungsführers ist folgendes festzustellen:

Die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen ermittelt und planerisch dargestellt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 4 sowie Tabelle 1 im Anhang zu Unterlage 12.1; Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A). So wurde auch der Eingriff in das vom Einwendungsführer angesprochene Biotop ermittelt, wonach 141 m² des Biotops durch die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 versiegelt bzw. überbaut werden. Die Kompensierung des Eingriffs in das Biotop erfolgt über die Kompensationsfläche A1. In der dem Einwendungsführer mit der Einladung zum Erörterungstermin übersandten Stellungnahme des Vorhabensträgers zu den schriftlichen Einwendungen wurde irrtümlich die Kompensationsfläche A4 angegeben.

Die vorgesehenen Maßnahmen stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff und tragen dazu bei die durch das Straßenbauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen der Funktionen des Naturhaushalts entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG auszugleichen bzw. zu ersetzen. Insgesamt ist somit festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

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

Bezüglich der Betroffenheiten von Tierarten wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Um die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der betroffenen Arten sicherzustellen und Störungen der Habitate auszugleichen sowie den Erhaltungszustand der lokalen Populationen aufrecht zu erhalten, werden die im Zuge der Kompensationsmaßnahmen A1, A2, A4 und A5 zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität vorgesehenen Maßnahmen (Band 3: Unterlage 12.4, Kapitel 3.2; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) durchgeführt.

Ein Eingriff in das Grundwasser im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers ist aufgrund der Dammlage der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 nicht erforderlich. Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg als zuständiger Fachbehörde wurden auch keine diesbezüglichen Bedenken geäußert.

Außerdem wurden die geplanten Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg fachtechnisch geprüft und die entsprechenden Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses aufgenommen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.6.7 und 2.2.9 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

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

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

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.4 ist nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht bzw. überschritten werden. Damit ist auch eine schädliche Bodenveränderung über den Wirkungspfad Luft - Boden ausgeschlossen.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.5 Einwendungsführer 0229

Der Einwendungsführer 0229 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den im Einwendungsschreiben vom 25. Juni 2013 formulierten Einwendungen (stichpunktartig):

1. Die Straße ist ohne Lärmschutz geplant und die durchgeführten Berechnungen berücksichtigen weder die Windrichtungen noch das ab 80 km/h alle anderen Fahrzeuggeräusche übertreffende Reifenrollgeräusch;
2. Das Ackergelände zwischen der Firma Dehn und den Waldflächen im südlichen Ortsbereich entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals ist als Wohngebiet bzw. Bauerwartungsland festzulegen;
3. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist die Straße in ausreichender Breite 2 oder 4-spurig herzustellen;
4. Die Kanal-, Straßen- und Wegequerungen sind möglichst ebenerdig, im Bedarfsfall mittels Kreisverkehr herzustellen;
5. Aus Richtung Neumarkt wäre die Herstellung einer Umgehung ab dem Firmengelände Bögl zweckmäßig, die links am Ludwig-Donau-Main-Kanal und dem Gelände der Firma Dehn vorbei in einem großen Rechtsbogen am Ortsende von Mühlhausen den Ludwig-Donau-Main-Kanal und die Sulz möglichst ebenerdig quert;

ist folgendes festzustellen:

zu 1.: Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.1.2.1 dieses Beschlusses ist die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Hierbei werden neben einem leichten Wind zum Immissionsort auch sämtliche von der Straße ausgehenden Emissionen und somit auch die Reifenrollgeräusche der Fahrzeuge mit berücksichtigt.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurden keine gesonderten Berechnungen durchgeführt. Allerdings haben die für das näher an der künftigen Ortsumgehung von Mühlhausen gelegene Anwesen Wappersdorfer Straße 70 ergeben, dass an diesem Anwesen mit 51 dB(A) am Tag und 43 dB(A) in der Nacht nicht nur die zu berücksichtigenden Immissionsgrenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht), sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser, Kur- und Altenheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten werden. Bezogen auf das Anwesen des Einwendungsführers ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

zu 2.: Maßgebend für eventuelle Lärmschutzansprüche ist nach § 9a Abs. 1 FStrG die zum Zeitpunkt der Einleitung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens bereits vorhandene bzw. aufgrund rechtsbeständiger Bebauungspläne oder durch die Kreisverwaltungsbehörde genehmigte Bauanträge rechtlich gesicherte Bebauung. In die Zukunft gerichtete Bebauungsentwicklungen bzw. -erwartungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

zu 3.: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des In-

nen vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf. Ziel des Ausbaus ist nicht die Herstellung eines durchgängig befahrbaren dritten Fahrstreifens.

Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572).

zu 4.: Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht im gesamten Streckenverlauf nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage.

Wie vorstehend zu Ziffer 3 bereits ausgeführt, ist Ziel der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 die Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig kann mit der Umfahrung die derzeit mit bis zu 11.600 Kfz/24h belastete Ortsdurchfahrt deutlich um bis zu 71 % entlastet werden. Der heute teilweise stockende Verkehrsablauf in der Ortsdurchfahrt stellt eine unbefriedigende Situation dar. Mit der Umfahrung wird das Ziel einer attraktiven Verkehrsverbindung erreicht, die Reisegeschwindigkeit wird gegenüber dem jetzigen Zustand deutlich verbessert. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass die Umfahrung von Mühlhausen künftig durchgehend vorfahrtsberechtigt befahren werden kann. Dies ist mit der vorliegenden Planung und den vorgesehenen höhenfreien Kreuzungen sichergestellt.

Gegen die Anordnung von Kreisverkehren im Verlauf der Ortsumgehung anstelle der 4 Anschlussstellen sowie der Kreuzung mit der Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Weiherdorf sprechen mehrere Gründe. Zum einem würde ein Kreisverkehr auf der freien Strecke der Streckencharakteristik der geplanten Bundesstraßenumfahrung widersprechen und zum anderen gibt es im Streckenzug von Neumarkt i.d.OPf. bis Berching auf freier Strecke auch keinen einzigen Kreisverkehr. Darüber hinaus würde ein Kreisverkehr dem Ziel, den Verkehrsfluss auf der Umfahungstrecke zu verbessern, entgegenstehen. An einem Kreisverkehr wären alle Fahrbahnäste gleichrangig zu sehen, mit dem Ergebnis, dass die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gegenüber den kreuzenden Straßen nicht bevorrechtigt wäre. Ein Kreisverkehr stellt faktisch für den Verkehrsfluss der Bundesstraßenumfahrung ein Hindernis dar, mit der Folge, dass alle Fahrzeuge auf der Ortsumgehung am Kreisverkehr abbremsen und gegebenenfalls den bereits in den Kreisverkehr eingefahrenen Fahrzeugen aus dem untergeordneten Straßennetz die Vorfahrt gewähren müssen. Im ungünstigsten Fall könnten Rückstauerscheinungen auf der Ortsumgehung verursacht werden, so dass die angestrebten Ziele und Vorteile des Vorhabens (bessere Verkehrsverbindung, höhere Reisegeschwindigkeit) wieder zunichte gemacht würden.

Auch nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2006), liegen die Einsatzkriterien für Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete hier gerade nicht vor.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

Nach dem genannten Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren sollen diese außerhalb bebauter Gebiete nicht zum Einsatz kommen, wenn die Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verknüpfung der Kno-

tenpunktarme verbietet und die bevorrechtige Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht ist.

Beide Ausschlusskriterien sind hier erfüllt und werden durch die, von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vorgenommene, Einstufung der Bundesstraße 299 zwischen der Autobahnanschlussstelle Neumarkt i.d.OPf. und Beilngries in das „Vorbehaltsnetz für Kreisverkehre“ bestätigt. Dieses Vorbehaltsnetz legt ausgewählte überörtliche Straßenverbindungen fest, für die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung Kreisverkehre an freier Strecke nicht zur Anwendung kommen sollen.

Die im Zuge der Querungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals und der Sulz vorgesehenen Dämme sind erforderlich um die von der Wasserwirtschaftsverwaltung geforderte freizuhaltende Durchfahrtshöhe einhalten zu können.

zu 5.: Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Ortsumgebung von Mühlhausen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Bedarf ist somit für die Planfeststellung verbindlich, so dass sich weitere Ermittlungen und Ausführungen zur Planrechtfertigung erübrigen. Gemäß der Entscheidung des BVerwG vom 26. Oktober 2005 Az.: 9 A 33/04 darf im Rahmen der planerischen Abwägung, die Frage des Verkehrsbedarfs nicht abweichend von den gesetzgeberischen Vorgaben entschieden werden. Die planfestzustellende Linienführung muss daher das Ergebnis eines Abwägungsprozesses unter Berücksichtigung der im Bedarfsplan festgeschriebenen Planungsziele:

- Schaffung einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Verbindung zwischen Neumarkt und Berching sowie
- Entlastung der Ortsdurchfahrt Mühlhausen vom Durchgangsverkehr (= Ortsumgehung)

und der im Einzelnen zu berücksichtigenden Umweltbelange sein.

Die vom Einwendungsführer skizzierte Führung der Umgehungsstraße ist mit dem im Bedarfsplan festgeschriebenen Planungsziel einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen vom Durchgangsverkehr nicht vereinbar, da ein Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen dem Gelände der Firma Bögl und dem derzeitigen Beginn der Planfeststellung nördlich der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen keinerlei Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt von Mühlhausen hat. Die vorgeschlagene Linienführung würde lediglich zu einer Verlagerung des Problems führen.

Im Übrigen würde diese Ortsumgehungslösung – unabhängig von der Tatsache, dass die Kreuzung der Bundesstraße 299 mit der Staatsstraße 2220 bei

Greißelbach zwischenzeitlich höhenfrei umgebaut wurde - zu nicht vertretbaren Eingriffen in Grundstücke Dritter sowie in Natur und Landschaft führen.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Linienführung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist das Ergebnis einer Variantenuntersuchung, in der alle Umweltbelange mit berücksichtigt wurden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses).

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.6 Einwendungsführer 0236

Der Einwendungsführer 0236 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 25. Juni 2013 vorgebrachten Forderung auf Errichtung eines Wildschutzzaunes bleibt festzuhalten, dass aufgrund des Straßenbauvorhabens bedingte Durchschneidungseffekte nicht ausgeschlossen, jedoch unvermeidbar sind. Wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht muss nicht auf die Ausführung des Vorhabens verzichtet werden. Eine schonendere Gestaltung des Bauvorhabens erscheint aus den in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 genannten Gründen nicht vertretbar.

Auch kann die Planfeststellungsbehörde gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG dem Vorhabensträger die Errichtung von Wildschutzzäunen nicht auferlegen. In der Planfeststellung ist grundsätzlich nicht über die Errichtung von Wildschutzzäunen oder sonstigen Leiteinrichtungen zu entscheiden. Nach herrschender Meinung ist dies Sache der Straßenbaubehörde. Der Vorhabenträger wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine Prüfung, z. B. anhand der Wildschutzzaunrichtlinien, vornehmen und von sich aus bei entsprechender Wilddichte Wildschutzzäune errichten, sofern dies bei den örtlichen Verhältnissen zweckmäßig erscheint. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 die Errichtung eines Wildschutzzauns in den durchschnittlichen Waldbereichen bereits zugesichert.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des

Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.7 Einwendungsführer 0154

Der Einwendungsführer 0154 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 6A sowie Unterlage 14.2). Aufgrund der im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ vom Vorhabensträger vorgenommenen Planänderungen (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses) ist der Einwendungsführer gegenüber den ursprünglich ausgelegten Planunterlagen in stärkerem Umfang berührt. Der Vorhabensträger hat den Einwendungsführer mit Schreiben vom 29. Mai 2015 über den geänderten Sachverhalt unterrichtet, worauf der Einwendungsführer erklärt hat, dass die mit Schreiben vom 19. Juni 2013 erhobenen Einwendungen auch für die geänderten Planunterlagen gelten. Im angesprochenen Schreiben wendet sich der Einwendungsführer gegen die Durchschneidung seines Waldgrundstücks, da

- a) deutliche Mehrwege entstehen um von einer Grundstückshälfte zur anderen zu gelangen;
- b) westlich der künftigen Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 eine relativ kleine Restfläche verbleibt, so dass er sich unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften nicht mehr in der Lage sieht auf dieser Fläche Bäume zu fällen. Außerdem werde er unter Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften auch im größeren verbleibenden Grundstücksteil erheblich behindert.

Aus seiner Sicht wäre die Bereitstellung einer etwa gleich großen und gleichwertigen Forstfläche als Tauschfläche eine akzeptable Alternative.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

- zu a) Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen sind die öffentlichen Feld- und Waldwege in ausreichender Breite und mit ausreichendem Aufbau vorgesehen (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.2.2, 5.2.3 und 5.3.3; Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A). Alle Querungsbauwerke, die mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden können, weisen ausreichende lichte Weiten und lichte Höhen auf (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.6; Unterlage 7.2, BwVz.-Nrn. 201 ff.).

zu b) Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Aus diesem Grund kann der Vorhabensträger nicht im Planfeststellungsbeschluss durch Auflage verpflichtet werden, auf Verlangen des jeweiligen Grundstückseigentümers solche unwirtschaftlichen Restflächen gegen Zahlung einer angemessenen Entschädigung zu erwerben. Ebenso sind Entschädigungen für Bewirtschaftungerschwernisse nicht Gegenstand dieses Planfeststel-

lungsverfahren, sondern ebenfalls gesondert im Entschädigungsverfahren auszuhandeln.

Für den Einwendungsführer bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn er kann bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Aus denselben zu b) ausgeführten Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Bereitstellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, eine Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht sich nachhaltig zu bemühen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.8 Einwendungsführer 0083

Der Einwendungsführer 0083 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen

(Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 5 und Unterlage 14.2). Der Einwendungsführer hat mit Schreiben vom 21. Mai 2013 eine Entschädigung in Form von Ersatzflächen gefordert.

Hinsichtlich der Forderung entsprechendes Ersatzland zur Verfügung zu stellen ist festzustellen, dass für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen (Ersatzland, Monetär) dem Grundstückseigentümer zu leisten sind, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, eine Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Unabhängig davon wurde dem Vorhabens-träger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht sich nachhaltig zu bemühen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Fazit:

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

Um das Planungsziel zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.1.9 Einwendungsführer_0093

Der Einwendungsführer 0093 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 5 und Unterlage 14.2). Die mit Schreiben vom 25. Juni 2013 erhobenen Einwendungen bezogen sich ausschließlich auf die Querspanne im Zuge der Verlängerung der Kreisstraße NM 19. Zu den vorgebrachten Einwendungen (stichpunktartig):

A) Anrampung

Um die durch die erforderliche Anrampung bei Hochwasserereignissen zu erwartenden Rückstauungen zu vermeiden, wird beantragt die Anrampung von derzeit ca. 280 m auf ca. 130 m zu verkürzen. Außerdem wird eine Streckenführung vor der Anrampung soweit im Süden wie möglich gefordert;

B) Notdurchlässe für Hochwasser

Im Bereich der Anrampung sind zusätzliche Notdurchlässe zur Ableitung von Hochwasser erforderlich;

C) Quergefälle auf der Anrampung

Das gemäß den ausgelegten Planunterlagen nach Norden gerichtete Quergefälle der Kreisstraße NM 19 ist nach Süden auszurichten, da hier ein offener Graben vorhanden ist und auch die Fließrichtung der Sulz in diese Richtung führt;

D) Grundstücksausgleich

Da ein Verkauf der Flächen nicht in Frage kommt, ist ein entsprechender Flächenausgleich erforderlich. Der Verlust der betroffenen und in einem KULAP-Förderprogramm integrierten Grundstücksfläche kann nur durch die vom Einwendungsführer vorgeschlagene und im Überschwemmungsgebiet liegende Grundstücksfläche erfolgen. Ein Tauschfaktor 1:2 könnte die damit verbundene Verschlechterung ausgleichen. Die Grunderwerbsnebenkosten wären ebenfalls vom zuständigen Straßenbaulastträger zu übernehmen.

Die vorübergehend als Arbeitsfläche genutzte Grundstücksfläche ist aufgrund der Koppelhaltung der Tiere entsprechend einzuzäunen. Der Zaun ist nach Beendigung der Bauarbeiten zu entfernen und die Arbeitsfläche zu rekultivieren. Eventuelle Einbußen bezüglich landwirtschaftlicher Förderprogramme sind zu entschädigen.

Der im westlichen Teil der betroffenen Grundstücksfläche vorhandene Koppellaun ist neu und die zu entfernende Bepflanzung (Hecken und Gehölze) wieder zu errichten.

wird folgendes festgestellt:

zu A) Zur Unterhaltung des Ludwig-Donau-Main-Kanals muss der entlang des Kanals verlaufende Weg von entsprechenden Fahrzeugen befahren werden können. Von Seiten der Wasserwirtschaftsverwaltung wurde daher eine freizuhaltende Durchfahrtshöhe von 4,00 m gefordert. Gleichzeitig müssen die minimalen und maximalen Grenzwerte der Trassierungselemente der geltenden Richtlinien (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.6.1) eingehalten werden.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen kann der Damm westlich der Sulz auf einer Länge von ca. 255 m lediglich um maximal 0,90 m abgesenkt werden. Gleichzeitig muss die Kreisstraße NM 19 östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals auf einer Länge von rund 365 m um bis zu 0,55 m angehoben werden. Hierdurch kommt es zu einem erhöhten Eingriff in den Waldbestand östlich des Kanals. Zusätzlich müssten durch die Anhebung der Kreisstraße NM 19 die Anbindungen an den Treidelweg östlich des Kanals angepasst werden. Dies ist ebenfalls mit einem erhöhten Eingriff in den Waldbestand verbunden.

Die Linienführung der Kreisstraße NM 19 ist festgelegt durch die vorhandene Bebauung, die Einbeziehung des bestehenden Ortsstraßennetzes sowie die vorstehend bereits angeführten einzuhaltenden Trassierungsgrenzwerte. Die vom Einwendungsführer skizzierte Verschwenkung der Trassenführung nach Süden zur Vermeidung bzw. Minimierung eines Eingriffs in sein Grundstück ist trassierungstechnisch nicht möglich. Eine Verschiebung der Trassenführung nach Süden würde sich unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Mindeststradien auf wesentlich größerer Länge auswirken und für das Grundstück des Einwendungsführers keine wesentlichen Änderungen ergeben, sondern das Problem nur auf andere bisher nicht betroffenen Grundstücke verlagern.

Unter Hinweis auf die nachstehenden Ausführungen zu B) führen eine Verkürzung der Anrampung und eine Verschiebung der Trassenführung nach

Süden zu deutlich größeren und nicht vertretbaren Eingriffen in die Natur und Landschaft sowie in Grundstücksflächen Dritter.

zu B) Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen hat der Vorhabensträger auch entsprechende Hochwasserberechnungen durchgeführt. Diese Hochwasserberechnung wurde dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachbehörde vorgelegt. Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg bestanden gegen diese Berechnungen keine grundsätzlichen Bedenken; aufgrund zwischenzeitlich vorliegender neuer Berechnungsgrundlagen wurde allerdings eine Aktualisierung der Hochwasserberechnung unter Verwendung des neu vorliegenden 2-dimensionalen Rechenmodells gefordert. Wie in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 vom Vorhabensträger ausgeführt, wurde daher eine ergänzende Hochwasserberechnung in Auftrag gegeben. Aufgrund des zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisses dieser ergänzenden Hochwasserberechnung hat der Vorhabensträger die Planungen bezüglich der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 dahingehend ergänzt, dass neben einer Vorlandabgrabung im Bereich der Sulz mit einer Tiefe von bis zu ca. 70 cm

- die lichte Weite des Brückenbauwerks über die Sulz und den Ludwig-Donau-Main-Kanal von bisher 57,80 m auf 70,00 m vergrößert und
 - ein zusätzlicher Durchlass DN 1000 im Straßendamm der Kreisstraße NM 19 vorgesehen
- wird.

Unter Berücksichtigung des maßgebenden Bemessungshochwassers HQ_{100} wurden im unbebauten und derzeit bereits überfluteten Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers Aufstauungen bis maximal 20 cm ermittelt, die sich aus dem detaillierten Geländemodell, in dem sämtliche Geländebebewegungen (Mulden, Senken usw.) erfasst sind, ergeben. Mit den vorstehend genannten Maßnahmen ergeben sich aufgrund des Neubaus der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 keine zusätzlichen oder neuen Überschwemmungsbereiche.

zu C) Aufgrund des Ergebnisses der im Erörterungstermin am 21. Oktober 2014 vom Vorhabensträger zugesicherten Prüfung, inwieweit im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers die Querneigungsrichtung geändert werden kann, wurde die Planung entsprechend überarbeitet. Im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers ist die Querneigung der Kreisstraße NM 19 nunmehr nach Süden und somit auf die vom Grundstück abgewandte Seite gerichtet.

zu D) Die Planfeststellungsbehörde ist nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen (Ersatzland, Monetär) dem Grundstückseigentümer zu leisten sind, denn insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht sich nachhaltig zu bemühen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Spezifisch entschädigungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe und Folgeschäden sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hierzu zählen u.a. auch die vom Einwendungsführer angesprochenen Grunderwerbsnebenkosten (Vermessung, Grunderwerbsteuer etc.). Soweit durch das geplante Straßenbauvorhaben Flächen betroffen sind, die Bestandteil des Bayerischen Kulturlandschaftsprogramms (KULAP) sind, so handelt es sich bezüglich eventuell rückzuerstattender Fördermittel allenfalls um Fragen der Entschädigung, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind.

Bezüglich der Rekultivierung der baubedingt vorübergehend beanspruchten Grundstücksfläche sowie die Wiederherstellung vorhandener Einzäunungen wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt II, Ziffern 4.3 und 4.7 dieses Beschlusses sowie die Zusagen des Vorhabensträgers in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 verwiesen.

Bezüglich der Forderung auf die Neupflanzung baubedingt zu entfernender Hecken und Gehölze im Bereich des westlichen Teils seines Grundstücks handelt sich, soweit sich diese Bepflanzung tatsächlich auf dem Grundstück des Einwendungsführers befindet, ebenfalls um Entschädigungsfragen, die – wie bereits ausgeführt - außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind.

Fazit:

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

mindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um das Planungsziel zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.10 Einwendungsführer_0105

Der Einwendungsführer 0105 ist unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 5 und Unterlage 14.2). Die mit Schreiben vom 25. Juni 2013 erhobenen Einwendungen bezogen sich auf:

- Wertminderungen aufgrund der unmittelbaren Vorbeiführung der Straße am Grundstück und der künftig massiv erschwerte Verkauf des Grundstücks;
- die Nutzungseinschränkung bei der Waldbewirtschaftung, die Wertminderungen aufgrund des Flächenverlustes und des Eintrags von Schadstoffen sowie aufgrund von Verunreinigungen durch Müll;
- die Verschlechterung der Zufahrtsituation.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

- Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau ist nicht gegeben. Insofern handelt es sich bei dem fehlenden Schutz bloßer Erwartung in die Wertentwicklung und Wertbeständigkeit um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen. Durch

die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Schadstoffe, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.7.4, 2.2.7.5 und 2.2.9.2) zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

- Worin die Nutzungseinschränkungen bei der Waldbewirtschaftung bestehen sollen wurde nicht substantiiert vorgetragen. Im Wesentlichen wird im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers der vorhandene Eigentümerweg durch einen straßenbaubedingt zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldweg (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 5A und 6A; Unterlage 7.2, BwVz.-Nr. 128) überbaut. Unabhängig davon sind die aufgeworfenen Einzelfragen bezüglich Ausgleich von Wertminderungen durch Flächenverlust sowie Nutzungseinschränkungen bzw. Bewirtschaftungerschwernisse grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind vielmehr in aller Regel erst im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Alle sich darauf beziehenden Forderungen und Einwendungen sind daher in diesem Verfahren zurückzuweisen bzw. für erledigt zu erklären.

Nach Einschätzung des für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen.

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

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen ist nicht davon auszugehen, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht bzw. überschritten werden.

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

Die vom Einwendungsführer angedeutete illegale Entsorgung von Müll stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften entspre-

chend belangt werden kann. Das Problem „illegale Müllbeseitigung“ ist allerdings nicht Gegenstand der Planfeststellung und kann daher auch nicht in diesem Verfahren behandelt bzw. gelöst werden. Auch kann das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer die ihre Abfälle aus dem fahrenden Fahrzeug werfen nicht dem Vorhabensträger angelastet werden.

- Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die z.B. wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass der Vorhabensträger insgesamt durch entsprechende Querungsmöglichkeiten sowie Parallel- oder Ersatzwege Nachteile durch Umwege so gering als möglich gehalten hat; die Erschließung der Grundstücke ist jedenfalls sichergestellt.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen.

Fazit:

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

Um das Planungsziel zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses

Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.1.11 Einwendungsführer_0238

Der Einwendungsführer 0238 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Im Schreiben vom 29. Mai 2013 erhob er Einwendungen gegen die Verlegung der Kreisstraße NM 2, den neuen Kreisverkehr und die dadurch erforderliche neue Straße zur Deponie. Der Einwendungsführer geht von einer erheblichen Wertminderung seines Grundstücks aufgrund der straßenbaubedingten unzumutbaren Lärm- und Staubbelastung aus. Durch die Abholzung des Waldbestandes ist mit zusätzlichen Lärmbelastungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße 299 zu rechnen.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Der Vorhabensträger hat seine Planungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen insoweit überarbeitet, als der Kreisverkehr nach Westen verschoben wurde, wodurch auch eine entsprechende Abrückung des Herdweges nach Westen erforderlich wurde. Diese bereits in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 vom Vorhabensträger vorgestellten Planänderungen wurden aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung nochmals überarbeitet. Um eine gestrecktere Linienführung des Herdweges zu erreichen wurde der Herdweg noch etwas weiter nach Westen verschoben. Neben einer entsprechenden Bepflanzung des Grundstücks Fl.-Nr. 537, Gemarkung Pollanten ist auch eine entsprechende Bepflanzung der durch die Verschiebung des Herdweges frei werdenden Fläche vorgesehen. Eine weitere Verschiebung des Kreisverkehrs nach Westen führt - unabhängig von der Frage inwieweit die südöstliche Anschlussrampe an die Bundesstraße 299 noch richtliniengerecht ausgeführt werden kann – zu einer deutlichen Verkürzung der Rampenlänge, so dass verkehrsfährdende Rückstausituationen in die Bundesstraße 299 nicht ausgeschlossen werden können.

Vorliegend handelt es sich um ein bisher noch nicht bebautes Grundstück in einem allgemeinen Wohngebiet. Der Vorhabensträger hat daher mangels fehlender Bebauung keine Lärmberechnung für das angesprochene Grundstück durchgeführt. Die für das näher, zu den vom Einwendungsführer genannten Lärmquellen (Herdweg, Bundesstraße 299), gelegene Anwesen Herdweg 1 durchgeführten Lärmberechnungen

haben maximale Lärmpegel vom 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben. Somit werden bereits an diesem Anwesen die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Es ist demnach auch davon auszugehen, dass das besagte Grundstück nicht durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen unzumutbar belastet wird.

Unabhängig von der Tatsache, dass auf dem angesprochenen Grundstück noch keine entsprechende Bebauung vorhanden ist, liegen somit auch die gesetzlichen Voraussetzungen zur Durchführung entsprechender aktiver (Lärmschutzwände oder -wälle) oder passiver (Lärmschutzfenster) Lärmschutzmaßnahmen durch den Vorhabensträger nicht vor und können ihm auch nicht zur Auflage gemacht werden.

Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau ist nicht gegeben. Insofern handelt es sich bei dem fehlenden Schutz bloßer Erwartung in die Wertentwicklung und Wertbeständigkeit um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen. Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.12 Einwendungsführer 0239

Der Einwendungsführer 0239 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Von Seiten des Einwendungsführers wird der Bau der Ortsumgehung

von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 grundsätzlich für notwendig erachtet. Entsprechend dem Schreiben vom 23. Juni 2013 hält der Einwendungsführer die geplante Rampenlänge von 250 m der Querspanne im Zuge der Kreisstraße NM 19 für unangemessen. Aus seiner Sicht müsste eine Rampe mit einer Länge von 130 m bis 140 m völlig ausreichen.

Zur Forderung des Einwendungsführers auf Verkürzung der Rampenlänge wird folgendes festgestellt:

Zur Unterhaltung des Ludwig-Donau-Main-Kanals muss der entlang des Kanals verlaufende Weg von entsprechenden Fahrzeugen befahren werden können. Von Seiten der Wasserwirtschaftsverwaltung wurde daher eine freizuhaltende Durchfahrts Höhe von 4,00 m gefordert. Gleichzeitig müssen die minimalen und maximalen Grenzwerte der Trassierungselemente der geltenden Richtlinien (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.6.1) eingehalten werden.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen kann der Damm westlich der Sulz auf einer Länge von ca. 255 m lediglich um maximal 0,90 m abgesenkt werden. Gleichzeitig muss die Kreisstraße NM 19 östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals auf einer Länge von rund 365 m um bis zu 0,55 m angehoben werden. Hierdurch kommt es zu einem erhöhten Eingriff in den Waldbestand östlich des Kanals. Zusätzlich müssten durch die Anhebung der Kreisstraße NM 19 die Anbindungen an den Treidelweg östlich des Kanals angepasst werden. Dies ist ebenfalls mit einem erhöhten Eingriff in den Waldbestand verbunden.

Eine Verkürzung der Anrampung verursacht deutlich größere und nicht vertretbare Eingriffen in Natur und Landschaft sowie in Grundstücksflächen Dritter.

Fazit:

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

das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.13 Einwendungsführer_0123

Der Einwendungsführer 0123 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 5 und Unterlage 14.2). Die mit Schreiben vom 16. Juni 2013 erhobenen Einwendungen bezogen sich auf:

- a) Bewirtschaftungerschwernisse während und nach Abschluss der Baumaßnahme und durch den zu erwartenden Wildschutzzaun;
- b) Umwege und
- c) die zur Erschließung der Grundstücke erforderlichen Zufahrten und deren Befahrbarkeit.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

zu a) Die aufgeworfenen Einzelfragen bezüglich durch das Bauvorhaben verursachter Bewirtschaftungerschwernisse während und nach Abschluss der Bauarbeiten, sei es aufgrund ungünstiger Grundstücksdurchschneidungen, geänderter Wegeführungen oder Grundstückszufahrten, Einzäunungen etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind vielmehr in aller Regel erst im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Alle sich darauf beziehenden Forderungen und Einwendungen sind daher in diesem Verfahren zurückzuweisen bzw. für erledigt zu erklären.

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses sowie die nachfolgenden Ausführungen zu b) und c) wird verwiesen.

Bezüglich der Errichtung von Wildschutzzäunen, ist anzumerken, dass die Planfeststellungsbehörde gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG dem Vorhabensträger die Errichtung von Wildschutzzäunen nicht auferlegen kann. In der Planfeststellung ist grundsätzlich nicht über die Errichtung von Wildschutzzäunen oder sonstigen Leiteinrichtungen zu entscheiden. Nach herrschender Meinung ist dies Sache der Straßenbaubehörde. Der Vorhabenträger wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine Prüfung, z. B. anhand der Wildschutzzäunrichtlinien, vornehmen und von sich aus bei entsprechender Wilddichte Wild-

schutzzäune errichten, sofern dies bei den örtlichen Verhältnissen zweckmäßig erscheint. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 die Errichtung eines Wildschutzzauns in den durchschnittlichen Waldbereichen bereits zugesichert. Der Wildschutzzaun wird dabei allerdings nicht an der Grundstücksgrenze errichtet, so dass Bewirtschaftungerschwernisse für Waldgrundstücke nicht ersichtlich sind.

- zu b) Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt. Wie in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.2), sind die öffentlichen Feld- und Waldwege in ausreichender Breite und mit ausreichendem Aufbau vorgesehen. Alle Querungsbauwerke, die mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden können, weisen ausreichende lichte Weiten und lichte Höhen auf (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.6; Unterlage 7.2, BwVz.-Nrn. 201 ff.).

zu c) Wie vorstehend zu b) bereits ausgeführt schützen § 8a FStrG und Art. 17 BayStrWG nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1 und 7.1, Blatt-Nrn. 4A bis 6A) wird das vorhandene Wegenetz im Bereich der Grundstücke des Einwendungsführers durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst und somit in ausreichender Weise wiederhergestellt wird, bedeutet aber nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Je nach Lage der Flurstücke und dem Herkunftsort der bewirtschaftenden Landwirte kann es künftig für die weitere Bewirtschaftung dieser Flächen im Einzelfall zu Umwegen kommen. Diese künftigen Umwege werden allerdings von der Planfeststellungsbehörde in allen Fällen für zumutbar angesehen. Auf die vorstehenden Ausführungen zu a) und b) wird verwiesen.

Der Wegebau im Zuge von Straßenbauvorhaben wird einschließlich der zugehörigen Über- oder Unterführungen nach den "Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003", des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003) und dem ergänzend dazu heranzuziehenden "Arbeitsblatt DWA-A 904 - Richtlinien für den ländlichen Wegebau" Ausgabe 2005 der deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) - ehemals RLW 99 - geplant und ausgeführt. Das Wegenetz kann daher von den gängigen land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden. Das nach den aktuellen Regeln der Technik bemessene nachgeordnete Wegenetz ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke sicherzustellen.

Fazit:

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

Um das Planungsziel zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Zif-

fer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.14 Einwendungsführer 0073

Der Einwendungsführer 0073 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 4 und Unterlage 14.2). Der Einwendungsführer hat mit Schreiben vom 21. Mai 2013 eine Entschädigung in Form eines flächen- und qualitätsgleichen Ersatzgrundstücks gefordert.

Hinsichtlich der Forderung entsprechendes Ersatzland zur Verfügung zu stellen ist festzustellen, dass für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen (Ersatzland, Monetär) dem Grundstückseigentümer zu leisten sind. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht sich nachhaltig zu bemühen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Fazit:

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

Um das Planungsziel zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in

diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

2.4.1.15 Einwendungsführer 0098

Die Einwendungsführer 0098 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 6A und Unterlage 14.2). Zu den einzelnen mit Schreiben vom 20. Juni 2013 erhobenen Einwendungen ist folgendes festzustellen:

- Die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV gelten dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff. BImSchG. Nachbarschaft ist ein nach besonderen Merkmalen bestimmter Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Wirkungskreis der Straße aufhält bzw. in den jeweiligen Gebieten Rechte an dort befindlichen Sachen hat. Nicht zur Nachbarschaft gehören nach Nr. 10.4 der VLärmSchR 97 u.a. Sportflächen, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind. Schutzbedürftige Nutzungen z.B. in Form von Wohnungen sind hier nicht vorhanden. Unabhängig davon haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen (Band 2: Unterlage 11.3) ergeben, dass sich am betroffenen Gebäude Herdweg 1 maximale Lärmpegel vom 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben. Somit werden hier sogar die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten.

Unabhängig von den vorstehenden Ausführungen wird bezüglich der geforderten Verlängerung des in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Blendschutzwalles (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6A; Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 213) auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 verwiesen.

- Fehlgeleitete Bälle und die vorhandene Flutlichtanlage können zu Gefährdungen der Verkehrssicherheit auf der künftigen Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führen. Nachdem sich diese Gefährdungen erst mit dem Bau der Ortsumfahrung ergeben, muss der Vorhabensträger als Veranlasser entsprechende Maßnahmen ergreifen um diese Gefährdungen zu vermeiden. Unabhängig von der Tatsache, dass es sich hierbei im Wesentlichen um Entschädigungsfragen handelt, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind, können hierzu im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine entsprechenden Festlegungen getroffen werden, da zum jetzigen Zeitpunkt
 - weder bezüglich Ausführung, Lage und Höhe einer entsprechenden Ballfanganlage nähere Aussagen möglich sind,
 - noch abgeschätzt werden kann inwieweit von der vorhandenen Flutlichtanlage tatsächlich eine Blendwirkung der Verkehrsteilnehmer ausgehen kann.

Die näheren Einzelheiten zur Errichtung der Ballfangeinrichtung und eventueller Maßnahmen an der vorhandenen Flutlichtanlage sind außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Vorhabensträger und dem Einwendungsführer gesondert zu regeln.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Haftungsfragen nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung sind, da in diesem Verfahren lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und diesbezügliche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

- Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen ist der Sportbetrieb im bisherigen Umfang möglich. Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabensträger die Planungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ nochmals überarbeitet, so dass die Eingriffe in das Gelände des Einwendungsführers nochmals reduziert werden konnten. Um Wiederholungen zu vermeiden wird hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lärm auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Entschädigungsfragen wie z.B. ein angemessener Kaufpreis sind grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind vielmehr in aller Regel erst im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Alle sich darauf beziehenden Forderungen und Einwendungen sind daher in diesem Verfahren zurückzuweisen bzw. für erledigt zu erklären.

- Bezüglich der angesprochenen Unfallgefährdung, insbesondere von Kindern, bei der Querung des umverlegten Herdweges im Bereich der Einmündung der Erschließungsstraße der Wiesenhaid siedlung (Fichtenstraße), ist festzuhalten, dass die angesprochenen Querungen des Herdweges außerhalb geschützter Stellen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) stattfinden. Nach der StVO hat der Fußgänger aber auch der Radfahrer beim Überqueren der Fahrbahn auf sich nähernde Fahrzeuge zu achten. Fußgänger und Radfahrer müssen bei Annäherung eines Fahrzeugs warten und dürfen nicht versuchen, noch vor einem herannahenden Fahrzeug die Fahrbahn zu überqueren. Werden diese Verhaltensregeln beachtet sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe erkennbar, warum das Queren des Herdweges als besonders gefährlich einzustufen sein soll. Aufgrund der gestreckteren Linienführung ergeben sich für den querenden Fußgänger und Radfahrer gute Sichtverhältnisse und damit ein frühzeitiges Erkennen des Verkehrs auf dem Herdweg. Umgekehrt ist gleichzeitig auch der Fußgänger bzw. Radfahrer für den motorisierten Verkehrsteilnehmer rechtzeitig erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabensträgers

an, dass nicht von einer erhöhten Unfallgefahr auszugehen ist.

Soweit angeführt wird, dass sich Verkehrsteilnehmer nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, kann dieses Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer nicht dem Vorhabensträger angelastet werden.

- Wie vorstehend bereits ausgeführt hat der Vorhabensträger aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 seine Planungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ nochmals überarbeitet. Dabei wurde u.a. der Herdweg – wie vom Einwendungsführer gefordert – nochmals geringfügig nach Westen verschoben, so dass sich eine gestrecktere Linienführung des Herdweges ergibt und der Eingriff in den vorhandenen Waldstreifen reduziert werden konnte. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.
- Unabhängig von der Tatsache, dass eine entsprechende Umplanung des Herdweges erfolgte und der Einwendungsführer ohne entsprechende Vollmacht nicht berechtigt ist Einwendungen für Dritte zu erheben, sind Forderungen auf Ergreifung ausreichender Lärmschutzmaßnahmen an der Anlage des Einwendungsführers und für die Wiesenhaid siedlung (Fichtenstraße) zurückzuweisen, da
 - auf der Anlage des Einwendungsführers unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen keine schutzwürdige Nutzung vorliegt und
 - im Bereich der Wiesenhaid siedlung keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht zu erwarten sind. Wie vorstehend bereits ausgeführt, haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen für das näher an der Bundesstraße 299 gelegene Anwesen Herdweg 1 die Einhaltung dieser Lärmwerte bestätigt.
- Die Anpassung von der Maßnahme betroffener Ver- und Entsorgungsleitungen in erforderlichem Umfang und im Benehmen mit den Eigentümern wurde dem Vorhabensträger zu Auflage gemacht (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses). Leitungsänderungen regeln sich nach privatem Recht.
- Der Vorhabensträger hat aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung die Planungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ nochmals überarbeitet. Die festgestellten Planunterlagen sehen nunmehr für die ein- und ausfahrenden Verkehrsströme eigene Ein- und Ausfahrtsrampen vor, so dass keine Linksabbiege- und Linkseinbiegevorgänge von der und in die Bundesstraße 299 erforderlich sind.

Fazit:

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

Um das Planungsziel zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 21. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.16 Einwendungsführer 0259

Der Einwendungsführer 0259 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu der mit Schreiben vom 22. Mai 2013 vorgetragenen Anregung im Zuge der Wappersdorfer Straße Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs aus Richtung Osten vorzusehen ist festzustellen, dass solche Maßnahmen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind und dem Vorhabensträger auch nicht zur Auflage gemacht werden können. Der Vorhabensträger ist lediglich dazu verpflichtet das unterbrochene Straßen- und Wegenetz entweder anzupassen bzw. einen entsprechenden Ersatz zu schaffen. Vorliegend wird die Gemeindeverbindungsstraße von Wappersdorf nach Mühlhausen höhenfrei über die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 geführt (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 2A), so dass der Vorhabensträger seiner Verpflichtung zur Aufrechterhaltung dieser Straßenverbindung in vollem Umfang nachkommt. Im Ortsbereich von Mühlhausen sind dabei keine baulichen Maßnahmen erforderlich. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Zuge der „Wappersdorfer Straße“ obliegen allein der Gemeinde Mühlhausen als zuständigem Straßenbaulastträger für die Gemeindestraße.

Fazit:

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

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

2.4.1.17 Einwendungsführer 0226

Der Einwendungsführer 0226 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermieden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.18 Einwendungsführer 0230

Der Einwendungsführer 0230 hat mit Schreiben vom 8. Mai 2013 Einwendungen gegen das geplante Straßenbauvorhaben erhoben. Dem Einwendungsschreiben lag eine Unterschriftenliste mit insgesamt 381 Unterschriften bei, die diese Einwendungen mit unterstützten. Die vorgebrachten Einwendungen richten sich dabei nicht gegen die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 selbst, sondern ausschließlich gegen die geplante Anschlussstelle „Pollanten“ basierend auf den ausgelegten Planunterlagen vom 15. März 2012. Nachfolgend werden nur die im Schreiben vom 8. Mai 2013 konkret gegen das geplante Straßenbauvorhaben vorgebrachten Einwendungen näher behandelt, da nur diese Einwendungen Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein können. Zur besseren Verständlichkeit wird dabei der jeweilige Einwand stichpunktartig vorangestellt.

- a) *Es kann nicht sein, dass der Schwerlastverkehr nun wieder an die Siedlung herangeführt wird. Die Bauplätze wurden für viel Geld gekauft und sind danach nur noch die Hälfte Wert bzw. es will an diese Straße ja dann auch keiner mehr bauen.*

Der Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit den in diesem Zusammenhang erforderlichen Anschlussstellen erfordern eine Anpassung des vorhandenen nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes. Es wird

nicht bestritten, dass hierbei auch Straßen- und Wegeverlegungen erforderlich werden, die dazu führen, dass der Verkehr künftig näher an vorhandenen bebauten Gebieten vorbeigeführt wird. Für Straßenanlieger besteht aber grundsätzlich kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert bestehen bleibt.

Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau bzw. einer geänderten Straßenführung 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 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.4.1.1.4 der Vorbemerkungen ist dies vorliegend nicht zu erwarten, da davon auszugehen ist, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

- b) *Es kann doch nicht sein, dass in heutigen Zeiten der Verschuldung und Überschuldung solche Projekte in Angriff genommen werden und man prasst mit dem Geld nur so herum.*

An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen keine Zweifel. Dem Vorhabensträger liegt ein mit Sichtvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Februar 2010/18. Februar 2013 genehmigter Vorentwurf vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt.

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für den Bundesverkehrswegeplan, der Gesetzeskraft besitzt, ist die Ortsumgehung von Mühlhausen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Aufnahme in den Bedarfsplan ist eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält.

- c) *Die geplante Anschlussstelle „Pollanten“ ist viel zu aufwendig und monströs. Eine Brücke mit 8 m Höhe, passt so nicht in das Landschaftsbild zumal das ganze Ge-*

lände nicht für eine solche Brücke ausgelegt ist. Die ganze Geländeauffüllung für den Brückenbau ist gigantisch.

Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen im gesamten Streckenverlauf unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage.

Im Zuge der Erstellung der Anschlussstelle „Pollanten“, über die eine erforderliche Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes an die Bundesstraße 299 und somit das überregionale Straßennetz erfolgt, ist eine entsprechende Anpassung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes erforderlich. Vorliegend kommt hier ein Unterführungsbauwerk zur Anbindung der zur Kreisstraße NM 2 abzustufenden Bundesstraße 299 nicht in Frage, da parallel zur geplanten Ortsumgehung der denkmalgeschützte Ludwig-Donau-Main-Kanal und ein Radweg verläuft sowie etwas westlich des Kanals das Überschwemmungsgebiet der Sulz liegt. Zur Unterfahrung des Ludwig-Donau-Main-Kanals müsste die künftige Kreisstraße NM 2 entsprechend abgesenkt werden, wodurch ein Eingriff in das Grundwasser erfolgt. Es müsste daher eine wasserdichte Wanne errichtet werden, die sich nicht nur finanziell, sondern insbesondere auch betriebstechnisch nachteilig auswirken würde. So kann das anfallende Oberflächenwasser im Unterführungsbauwerk nicht im freien Gefälle abgeleitet werden, so dass eine teure und unterhaltungsaufwendige Pumpenanlage erforderlich ist. Die Geländeeinschnitte erfordern darüber hinaus einen deutlich größeren Flächenverbrauch. Nicht berücksichtigt ist dabei, inwieweit die im Zuge der Anschlussstelle „Pollanten“ erforderlichen Ein- und Ausfahrtsrampen überhaupt richtliniengerecht ausgeführt werden können und zu welchen Eingriffen diese Rampen hinsichtlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals und dem östlich angrenzenden Sportplatz führen.

Die Höhe des angesprochenen Brückenbauwerks setzt sich zusammen aus

- der Überbaustärke,
- der erforderlichen lichten Höhe von 4,50 m gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q, Ausgabe 1996) zuzüglich
- einer gemäß den RAS-Q, Ausgabe 1996 zulässigen Vergrößerung um 0,20 m auf 4,70 m, die eine künftige Erneuerung des Oberbaus im Hocheinbau zulassen würde, vorliegend aber auch im Hinblick auf die hier stattfindenden Großraumtransporte gewählt wurde.

Zwischenzeitlich wurde die RAS-Q, Ausgabe 1996, sowie weitere den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegende Richtlinien (RAS-L, RAS-K-1, AH RAL-K-

2, RAS-K-2-B) durch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012) ersetzt. Aufgrund des bereits eingeleiteten Baurechtsverfahren wurde mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr festgelegt, dass die vor Einführung der RAL, Ausgabe 2012 geltenden Richtlinien weiter anzuwenden sind, wobei auch die RAL entsprechende Zuschläge zulässt, die eine Durchfahrtshöhe von 4,70 m rechtfertigen würden.

Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

d) *Die Einfahrt nach Pollanten durch ein privates Grundstück passt so nicht*

Von Seiten des Einwendungsführers wurde nicht näher begründet, warum die Einfahrt nicht passt. Grundsätzlich ist hierzu aber folgendes festzustellen:

Die höhenfreie Ausbildung der Kreuzung der im Zusammenhang mit der Abstufung der Bundesstraße 299alt künftig durchgehenden Kreisstraße NM 2 mit der Ortsumgehung von Mühlhausen erfordert eine entsprechende Anpassung des vorhandenen nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes. Der zur Verknüpfung der Kreisstraße NM 2 mit der Ein- und Ausfahrtsrampe zur Bundesstraße 299 sowie dem Herdweg vorgesehene Kreisverkehr stellt dabei eine leistungsfähige und verkehrssichere Lösung dar. Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hat der Vorhabensträger seine Planungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ überarbeitet und u.a. den Kreisverkehr so weit als möglich nach Westen verschoben um den Eingriff in Grundstücke Dritter soweit als möglich zu minimieren.

Eine weitere Verschiebung des Kreisverkehrs nach Westen führt - unabhängig von der Frage inwieweit die südöstliche Anschlussrampe an die Bundesstra-

ße 299 noch richtliniengerecht ausgeführt werden kann – zu einer deutlichen Verkürzung der Rampenlänge, so dass verkehrsgefährdende Rückstausituationen in die Bundesstraße 299 nicht ausgeschlossen werden können.

Der Anschluss der südöstlichen Auf- und Abfahrtsrampe an die Bundesstraße 299 wird auch durch die erforderliche Länge des Einfädelstreifens für die in die Bundesstraße 299 einfahrenden Verkehrsteilnehmer bestimmt. Sowohl die bisher gültigen Entwurfshinweise für planfreie Knotenpunkte (RAS-K-2-B, Ausgabe 1995) wie auch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012), die die RAS-K-2B ersetzt haben, sehen für den Einfädelungsstreifen einschließlich einer Verziehungsstrecke von 30 m eine Länge von insgesamt 150 m vor. Die festgestellten Planunterlagen berücksichtigen eine solche Länge des Einfädelungsstreifens. Der Einfädelungsstreifen endet unmittelbar vor dem Kreuzungsbauwerk zur Überführung der Kreisstraße NM 2 über die Bundesstraße 299. Eine Verschiebung des Einfädelstreifens nach Norden mit entsprechender Aufweitung des Brückenbauwerks würde – ungeachtet der finanziellen Auswirkungen - eine vorstehend bereits beschriebene und aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzulehnende Verkürzung des südöstlichen Anschlussastes verursachen. Auch würden zusätzliche Eingriffe in das Sportplatzgelände erforderlich.

e) *Die Anbindung der Streuguthalle funktioniert nicht.*

Eine Anbindung der Streuguthalle ist nicht mehr erforderlich, da diese Halle vom Vorhabensträger aufgegeben und an anderer Stelle wieder errichtet wird. Die Erschließung der über die bisherige Zufahrt erschlossenen Grundstücksflächen ist über die öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.-Nrn. 557, 556 und 552, jeweils Gemarkung Pollanten sichergestellt.

f) *Die vermehrte Lärmbelastung durch den Kreisverkehr im angrenzenden Siedlungsgebiet, ist nicht hinzunehmen.*

Der Vorhabensträger hat für die am nächsten zu den Straßen gelegenen – und daher maßgebenden - Anwesen

- Herdweg 1,
- Duldenfeld 40,
- Duldenfeld 37,
- Duldenfeld 35 und
- Alamannenstraße 3

Lärmberechnungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) bei Nacht ergaben sich dabei im Bereich des Anwesens Herdweg 1, das als einziges allerdings nicht in einem allgemeinen

Wohngebiet liegt und auch über keine schutzwürdigen Wohnungen verfügt. Ansonsten werden somit im Bereich von Pollanten die für ein allgemeines Wohngebiet (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht) geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten. Aufgrund der fehlenden rechtlichen Voraussetzungen entsteht dem Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Lärmschutzfenster etc.) und können dem Vorhabensträger solche auch nicht durch die Planfeststellungsbehörde zur Auflage gemacht werden.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Nach dessen Einschätzung ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.4 dieses Beschlusses).

Es ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass im Bereich von Pollanten keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

- g) *Die dreispurige Ausführung unter Pollanten ist nicht in Ordnung. Funktioniert auch nicht so, wegen den Linksabbiegern von Neumarkt kommend nach Pollanten.*

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der

Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Die vom Einwendungsführer angesprochene Problematik bezüglich der Linksabbieger aus Richtung Neumarkt i.d.OPf. nach Pollanten hat sich durch die vom Vorhabensträger aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung vorgenommenen Planänderungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ erledigt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird nunmehr die Anschlussstelle „Pollanten“ höhenfrei mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtsrampen ausgeführt, so dass Linkseinbiege- und Linksabbiegevorgänge zur und von der Bundesstraße 299 nicht mehr stattfinden.

h) *Die Anbindung des Radweges ist nicht zufriedenstellend.*

Von Seiten des Einwendungsführers wurde nicht näher dargelegt weshalb die Anbindung nicht zufriedenstellend ist.

Wie vorstehend bereits angeführt, werden mit der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 Straßen- und Wegeverbindungen unterbrochen, so dass seitens des Vorhabensträgers eine Verpflichtung zur Wiederherstellung dieser unterbrochenen Verbindungen, die auch bestehende Geh- und Radwegverbindungen mit einschließt, besteht. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1, 7.1, Blatt-Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

So können Fußgänger und Radfahrer die Bundesstraße 299 über die zukünftige Brücke im Zuge der Kreisstraße NM 2 – und damit kreuzungsfrei queren, wobei im Zuge der Erstellung der Anschlussstelle „Pollanten“ entlang der Kreisstraße NM 2 ein Geh- und Radweg errichtet wird (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt-Nr. 6A).

Der Anschluss an die vorhandenen Wegeverbindungen ist in den vorliegenden Planungen berücksichtigt.

Der Vorhabensträger ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in vollem Umfang seiner Verpflichtung zur Wiederherstellung der unterbrochenen Straßen- und Wegeverbindungen nachgekommen. Die Schaffung z.B. einer durchgängigen Geh- und Radwegverbindung entlang der neuen Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 durch entsprechende Befestigung des geplanten Parallelweges zur Erschließung der angrenzenden Grundstücksflächen ist, nachdem ein solcher Geh- und Radweg schon bisher nicht Bestandteil der Bundesstraße 299 ist, nicht Aufgabe der Bundesstraßenverwaltung und kann dem Vorhabensträger auch nicht zur Auflage gemacht werden. Eventuelle Forderungen auf Errichtung einer durchgängigen Geh- und Radwegverbindung entlang der neuen Ortsumgehung sind daher zurückzuweisen.

- i) *Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sollte so viel wie möglich an vorhandener Bausubstanz genutzt werden.*

Um im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ den Eingriff in Grundstücke Dritter insgesamt zu minimieren war der Vorhabensträger bestrebt das vorhandene Straßen- und Wegenetz soweit als möglich in die Planungen mit einzubeziehen. Aufgrund der sich durch die höhenfreie Gestaltung der Anschlussstelle „Pollanten“ ergebenden geänderten Höhenlagen der wieder anzuschließenden nachgeordneten Straßen und Wege ist eine Einbeziehung der in diesem Straßen- und Wegenetz vorhandenen Bauwerke nicht bzw. in nur sehr eingeschränktem Umfang möglich.

Zu den vorgeschlagenen Lösungen, mit denen die vorstehenden Einwendungen ausgeräumt werden könnten ist folgendes festzustellen (Lösung wird stichpunktartig vorangestellt):

- *Höhengleiche Ausführung der Anschlussstelle „Pollanten“ mit einem Kreisverkehr und einer Radfahrerunterführung (Variante 1) bzw. als versetzte Kreuzung (Variante 2)*

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zu c) und g) kommen im gesamten Streckenverlauf unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching aus verkehrlicher Sicht nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhö-

hen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrfahstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Unabhängig davon, dass eine höhengleiche Ausbildung der Anschlussstelle „Pollanten“ aus den vorstehend genannten Gründen von vorneherein ausgeschlossen ist, wird zu den - dem Einwendungsschreiben als Skizzen beigefügten- Varianten folgendes ausgeführt:

Variante 1:

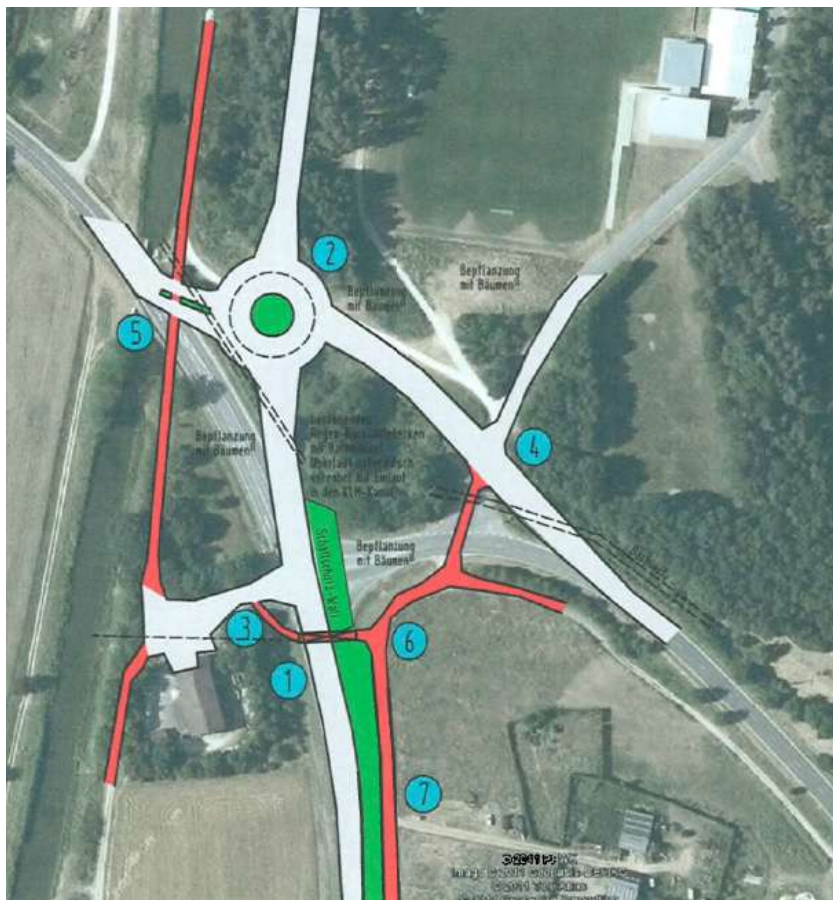


Abbildung 6: Vorschlag Ortsbevölkerung Anschluss Pollanten - Variante 1

Gegen die Anordnung von Kreisverkehren im Verlauf der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 sprechen mehrere Gründe. Zum einem würde ein Kreisverkehr auf der freien Strecke der Streckencharakteristik der geplanten Bundesstraßenumfahrung widersprechen und gibt es bisher im Streckenzug von Neumarkt i.d.OPf. bis Berching auf freier Strecke keinen einzigen Kreisverkehr. Darüber hinaus würde ein Kreisverkehr dem Ziel, den Verkehrsfluss auf der Umfahrungstrecke zu verbessern, entgegenstehen. An einem Kreisverkehr wären alle Fahrbahnäste gleichrangig zu sehen, mit dem Ergebnis, dass die Orts-

umgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gegenüber den kreuzenden Straßen nicht bevorrechtigt wäre. Ein Kreisverkehr stellt faktisch für den Verkehrsfluss der Bundesstraßenumfahrung ein Hindernis dar, mit der Folge, dass alle Fahrzeuge auf der Ortsumgehung am Kreisverkehr abbremsten und gegebenenfalls den bereits in den Kreisverkehr eingefahrenen Fahrzeugen aus dem untergeordneten Straßennetz die Vorfahrt gewähren müssen. Im ungünstigsten Fall könnten Rückstauerscheinungen auf der Ortsumgehung verursacht werden, so dass die angestrebten Ziele und Vorteile des Vorhabens (bessere Verkehrsverbindung, höhere Reisegeschwindigkeit) wieder zunichte gemacht würden.

Auch nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2006), liegen die Einsatzkriterien für Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete hier gerade nicht vor.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

Nach dem genannten Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren sollen diese außerhalb bebauter Gebiete nicht zum Einsatz kommen, wenn die Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verknüpfung der Knotenpunktarme verbietet und die bevorrechtigte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht ist.

Beide Ausschlusskriterien sind hier erfüllt und werden durch die, von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, vorgenommene Einstufung des Straßenzuges der Bundesstraße 299 im Abschnitt zwischen der Autobahnanschlussstelle Neumarkt i.d.OPf. und Beilngries in das „Vorbehaltsnetz für Kreisverkehre“ bestätigt. Dieses Vorbehaltsnetz legt ausgewählte überörtliche Straßenverbindungen fest, für die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung Kreisverkehre an freier Strecke nicht zur Anwendung kommen sollen.

Variante 2:

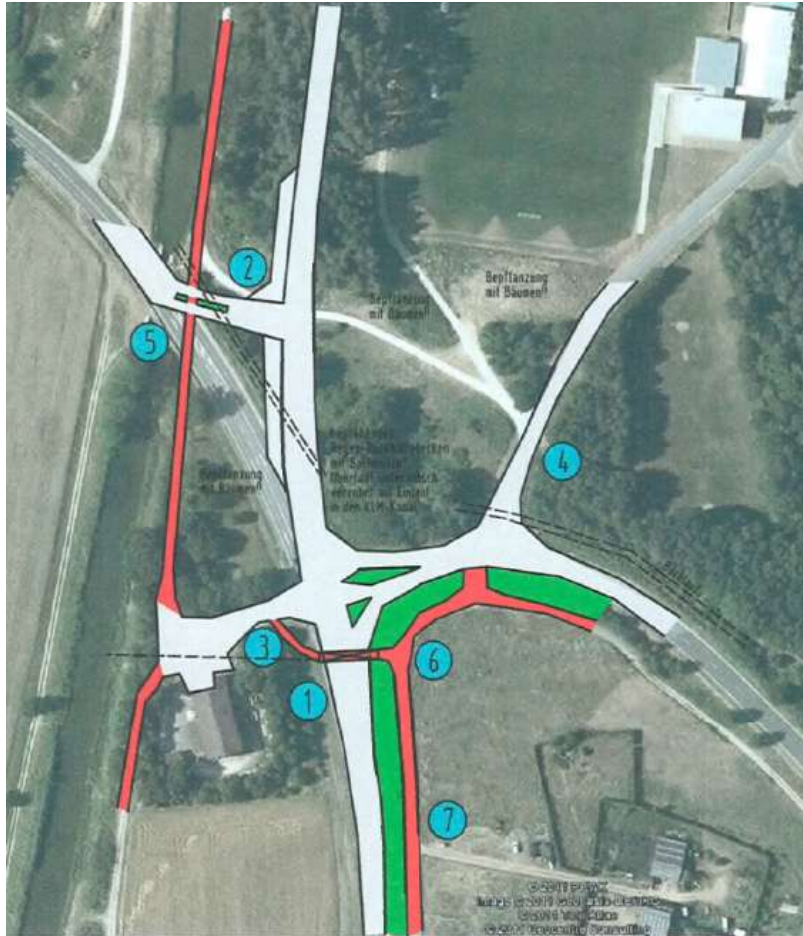


Abbildung 7: Vorschlag Ortsbevölkerung Anschluss Pollanten - Variante 2

Die Variante 2 sieht eine Ausführung der Anschlussstelle „Pollanten“ als versetzte Kreuzung mit Rechtsversatz vor. Neben den durchgehenden Fahrstreifen ist jeweils ein Linksabbiegestreifen aus Richtung Berching kommend in Richtung Reismühle sowie aus Richtung Neumarkt i.d.OPf. kommend in Richtung Pollanten erforderlich.

Mit der vorgeschlagenen Lösung wird der Durchgangsverkehr nicht behindert. Der Zufahrtfahrstreifen in Fahrtrichtung Berching müsste allerdings bereits nördlich des Knotenpunktes eingezogen werden. Die Fahrbahnbreite wird aber beibehalten und die Mehrbreite für die Anordnung der beiden Linkssabbiegestreifen genutzt.

Mit der versetzten Kreuzung und den damit verbundenen Linksabbiegevorkommen nach Pollanten und Reismühle sind erhebliche Nachteile und ein erhöhtes Unfallrisiko beim Queren des jeweils durchgehenden Fahrstreifens der Bundesstraße 299 verbunden. Für den einbiegenden Verkehr aus Pollanten in Fahrtrichtung Berching ergeben sich ebenso wie für den Verkehrsteilnehmer aus Richtung Reismühle in Richtung Neumarkt i.d.OPf. erhebliche Nachteile, da als jeweiliger Linkseinbieger alle übergeordneten Verkehrsströme beachtet werden müssen.

Die vom Vorhabensträger dagegen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung vorgenommenen Planänderungen im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“, die den festgestellten Planunterlagen zugrunde liegen, sehen dagegen einen planfreien Knotenpunkt mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtsrampen vor, so dass Linkseinbiege und Linksabbiegevorgänge zur und von der Bundesstraße 299 nicht mehr stattfinden. Das mit der Planung verfolgte und vorstehend näher beschriebene Planungsziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität im Zuge der Bundesstraße 299 lässt sich daher nur mit der festgestellten Planlösung realisieren.

b) *Neue Streckenführung des Verkehrs zur Erd- und Steindeponie sowie der Sandgruben über das „Rote Kreuz“*

Es mag zutreffen, dass mit der vom Einwendungsführer vorgeschlagenen Streckenführung auch die beschriebenen Vorteile verbunden sind. Allerdings ist der Vorhabensträger lediglich verpflichtet die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen aufrechtzuerhalten. § 8a FStrG und Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeindegebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1 und 7.1, Blatt-Nrn. 4A bis 6A) wird das vorhandene Wegenetz durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst, so dass der Vorhabensträger seiner Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des untergeordneten Wegenetzes in vollem Umfang nachgekommen ist.

Die geforderte Straßenverbindung ist zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des aufgrund des gegenständlichen Bauvorhabens unterbrochenen Straßen- und Wegenetzes nicht erforderlich und kann dem Vorhabensträger daher nicht zur Auflage gemacht werden. Die geforderte Straßenverbindung dient ausschließlich der weiteren Erschließung des Gemeindegebietes. Baulastträger für die Straße kann daher nur die Stadt Berching sein.

Fazit:

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

das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.19 Einwendungsführer_0231

Der Einwendungsführer 0231 hat mit Schreiben vom 23. Juni 2013 Einwendungen gegen das geplante Straßenbauvorhaben erhoben. Dem Einwendungsschreiben lag eine Unterschriftenliste mit insgesamt 63 Unterschriften bei, die diese Einwendungen mit unterstützten. Zu den mit dem Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 befürchteten Nachteilen (*stichpunktartig vorangestellt*) ist folgendes festzustellen:

1. *Permanente Lärmbelastung (auch nachts).*

Der Vorhabensträger hat für die am nächsten zu den Straßen gelegenen – und daher maßgebenden - Anwesen

- Im Winkel 11,
- Weiherdorfer Hauptstraße 1,
- Im Wieseck 2,
- Im Wieseck 6,
- Im Wieseck 14,
- Im Wieseck 22, und
- Im Wieseck 0,

Lärmberechnungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 45 dB(A) am Tag und 38 dB(A) bei Nacht ergaben sich dabei im Bereich der Anwesen Im Wieseck 2, Im Wieseck 6 und Im Wieseck 10, so dass nicht nur die für ein allgemeines Wohngebiet (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht) geltenden Immissionsgrenzwerte, sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte (57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht) weit unterschritten werden.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Nach dessen Einschätzung ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Techni-

sche Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.4 dieses Beschlusses).

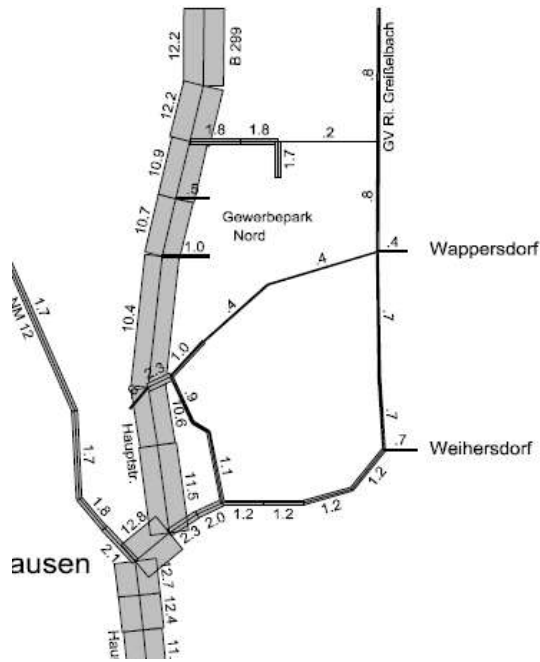
Es ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass im Bereich von Weihersdorf keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

2. *Zunahme des Verkehrs auf der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Greißelbach, Wappersdorf und Weihersdorf zur geplanten Anschlussstelle Mühlhausen Mitte.*

Entsprechend dem Ergebnis der von Professor Dr.-Ing. Kurzak erstellten Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2012 (Band 2: Unterlage 15) ergeben sich unter Hinweis auf die nachfolgende Abbildung 8 im Bereich von Weihersdorf und Wappersdorf im Prognosejahr 2030 keine über die allgemeine Verkehrsentwicklung hinausgehenden Verkehrssteigerungen.

Prognose-Nullfall 2030:



Prognose-Planfall 2030:

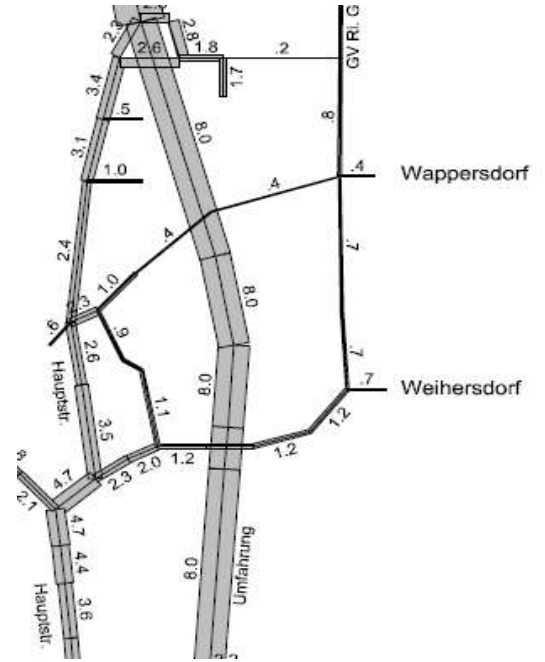


Abbildung 8: Gegenüberstellung der sich im Prognosejahr 2030 im Bereich von Weihersdorf ergebenden Verkehrsbelastungen im Nullfall und Planfall

Demnach ergeben sich für die Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Greißelbach im Prognosejahr folgende Verkehrsbelastungen für die einzelnen Planfälle:

Bereich	Prognosenullfall Kfz/24 h	Prognose-Planfall Kfz/24 h
Mühlhausen - Weihersdorf	1.200	1.200
Weihersdorf - Wappersdorf	700	700
Wappersdorf - Greißelbach	800	800

Tabelle 31: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2030 für den Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall im Bereich von Wappersdorf und Weihersdorf

Die Befürchtung, dass die Mehrzahl der Pendler aus Richtung Deining anstatt der Kreuzung der Bundesstraße 299 mit der Staatsstraße 2220 bei Greißelbach die geplante bequemere und "Linksabbieger-freundliche" neue Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“ nutzen könnten, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Mit dem höhenfreien Umbau der Kreuzung der Staatsstraße 2220 mit der Bundesstraße 299 sind keine Linksabbiegevorgänge mehr erforderlich und sind die vom Einwendungsführer angesprochenen langen Wartezeiten in den Stoßzeiten entfallen.

Nachdem sich an den Verkehrszahlen keine Änderungen ergeben, liegen somit auch in lärmtechnischer Hinsicht keine zusätzlichen Belastungen im Bereich von Wappersdorf und Weihersdorf vor. Auf die vorstehenden Ausführungen zu 1. wird

verwiesen.

3. *Wegfall des beliebten und viel genutzten Feldwegs zwischen Weiherdors und Mülhhausen vorbei an der Herrenau (umgangssprachlich "Herrenweg").*

Die Ortsumgehung von Mülhhausen im Zuge der Bundesstraße 299 quert ca. bei Bau-km 2+160 den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 743, Gemarkung Mülhhausen, den sogenannten „Herrenweg“. Grundsätzlich vermittelt der sog. Anliegergebrauch, auf den sich der Einwendungsführer sinngemäß beruft, keine aus Art. 14 Abs. 1 GG ableitbare Rechtsposition. Wie weit er gewährleistet ist, richtet sich nach dem einschlägigen Straßenrecht, das Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG bestimmt. § 8a FStrG gewährleistet aber keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrsbeziehung.

Zur Gewährleistung der Erschließung der über den „Herrenweg“ erschlossenen Grundstücke besteht allerdings Seitens des Vorhabensträgers die Verpflichtung zur Wiederherstellung dieser unterbrochenen Verbindung ggf. durch ein entsprechendes Ersatzwegenetz. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1, 7.1, Blatt-Nrn. 3) ist eine Erschließung der westlich der geplanten Ortsumgehung von Mülhhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gelegenen Grundstücke zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdors nach Mülhhausen (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 118) und weiterführend über den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.-Nrn. 684, Gemarkung Mülhhausen und die daran anschließenden öffentlichen Feld- und Waldwege gegeben.

Eine Aufrechterhaltung der Wegeverbindung an der Kreuzungsstelle mittels eines direkten Anschlusses des Herrenweges an die Bundesstraße 299 ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zulässig.

Eine höhenfreie Kreuzung des „Herrnweges“ mittels eines Über- oder Unterführungsbauwerks ist aus folgenden Gründen als unverhältnismäßig abzulehnen:

- Die Ortsumgehung von Mülhhausen im Zuge der Bundesstraße 299 verläuft im Kreuzungsbereich mit dem Herrenweg in Dammlage (Dammhöhe ca. 1,50 m). Um die erforderliche Durchfahrtshöhe von $\geq 4,50$ m einhalten zu können, müsste der Herrenweg entsprechend angehoben werden, so dass entsprechende Dammschüttungen erforderlich würden, die unter Berücksichtigung der erforderlichen Überbaustärke Dämme mit einer Höhe von über 7,00 m erforderlich machen. Der hohe Straßendamm wirkt sich nicht nur negativ auf das Landschaftsbild aus, sondern führt auch zu zusätzlichen und nicht vertretbaren Eingriffen in die Natur sowie Grundstücke Dritter.

- Selbst wenn man das Unterführungsbauwerk nur mit einer für Fußgänger und Radfahrer geeigneten Durchfahrtshöhe von mindestens 2,50 m ausführen würde, müsste der Herrenweg entsprechend abgesenkt werden. Aufgrund des oberflächennah anstehenden Grundwassers, müsste hierzu eine wasserdichte Wanne errichtet werden, die sich nicht nur finanziell, sondern insbesondere auch betriebstechnisch nachteilig auswirken würde. So kann das anfallende Oberflächenwasser im Unterführungsbauwerk nicht im freien Gefälle abgeleitet werden, so dass eine teure und unterhaltungsaufwendige Pumpenanlage erforderlich ist. Die Geländeeinschnitte erfordern darüber hinaus einen zusätzlichen Flächenverbrauch und führen zu Eingriffen in die Natur.
- Eine eigene höhenfreie Kreuzungsmöglichkeit des Herrenweges ist insoweit zu verwerfen ist, als sich der Bau zweier gesonderter Brückenbauwerke für den Herrenweg bei ca. Bau-km 2+160 und für die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdorf nach Mühlhausen bei ca. Bau-km 2+600 aufgrund des geringen Abstandes hinsichtlich des Bau- und Unterhaltungsaufwandes als unverhältnismäßige Maßnahme darstellt, während sich die Umwege bei der nunmehr planfestgestellten Lösung in Grenzen halten und als zumutbar zu qualifizieren sind.

Für die Fußgänger und Radfahrer ist die Verbindung nach Mühlhausen über die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdorf nach Mühlhausen und dem südlich der Gemeindeverbindungsstraße verlaufenden Geh- und Radweg, der an der Einfahrt zum Sportplatz endet, sichergestellt. Aufgrund der höhenfreien Querung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 können Fußgänger und Radfahrer die Bundesstraße 299 sicher queren. Angesichts der geringen Verkehrsbelastung der Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdorf nach Mühlhausen sind nach der Einfahrt zum Sportplatz keine sicherheitsrelevanten Gründe erkennbar, die gegen eine Mitbenutzung dieser Gemeindeverbindungsstraße durch Fußgänger und Radfahrer sprechen.

4. *Fällung der drei Birken am "Herrenweg".*

Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht erge-

ben. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Bezüglich der Fällung der 3 Birken wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 verwiesen. Demnach ist nur die Fällung einer Birke erforderlich, die künftig im Bankett der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 stehen würde und daher nicht gehalten werden kann.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.20 Einwendungsführer 0232

Der Einwendungsführer 0232 hat mit Schreiben vom 7. Juni 2013 Einwendungen gegen das geplante Straßenbauvorhaben erhoben. Dem Einwendungsschreiben lag eine Unterschriftenliste mit insgesamt 40 Unterschriften bei, die diese Einwendungen mit unterstützten. Die vorgebrachten Einwendungen richten sich dabei nicht gegen die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 selbst, sondern ausschließlich gegen die geplante Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ basierend auf den ausgelegten Planunterlagen vom 15. März 2012. Nachfolgend werden nur die im Schreiben vom 8. Mai 2013 konkret gegen das geplante Straßenbauvorhaben vorgebrachten Einwendungen näher behandelt, da nur diese Einwendungen Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein können. Zur besseren Verständlichkeit wird dabei der jeweilige Einwand stichpunktartig vorangestellt:

1. *Die aktuelle Entwurfsplanung der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ begründet in der dargestellten Form aufgrund der erforderlichen Linkseinbiegevorgänge eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung*

Der Einwand hat sich insoweit erledigt, als der Vorhabensträger aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ Planänderungen vorgenommen hat, die bereits in der Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 vorgestellt wurden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird nunmehr die Anschlussstellen „Mühlhausen-Nord“ planfrei mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtsrampen ausgeführt, so dass Linkseinbiege und Linksabbiegevorgänge zur und von der Bundesstraße 299 nicht mehr stattfinden.

Der in der Erörterungsverhandlung vom Einwendungsführer vorgebrachte Einwand, dass sich die Einfädelung für den Einbieger gefährlich gestalten würde, da er die im Rücken auf der Bundesstraße 299 ankommenden Fahrzeuge nicht so leicht erkennen könne, ist zurückzuweisen.

Sowohl die bisher gültigen Entwurfshinweise für planfreie Knotenpunkte (RAS-K-2-B, Ausgabe 1995) wie auch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012), die die RAS-K-2B ersetzt haben, sehen für den Einfädelungstreifen einschließlich einer Verziehungsstrecke von 30 m eine Länge von insgesamt 150 m vor. Die festgestellten Planunterlagen berücksichtigen eine solche Länge des Einfädelungstreifens.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

2. *Es wird alternativ der Bau eines großen Kreisverkehrsplatzes angeregt.*

Zum Vorschlag alternativ einen großen Kreisverkehrsplatz entsprechend der nachstehenden Abbildung 9 vorzusehen



Abbildung 9: große Kreisverkehrslösung für Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“

ist folgendes festzustellen:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrestreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching kommen im gesamten Streckenverlauf aus verkehrlicher Sicht nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage. Unabhängig davon, wird zur vorgeschlagenen Kreisverkehrslösung folgendes ausgeführt:

Gegen die Anordnung von Kreisverkehren im Verlauf der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 sprechen mehrere Gründe. Zum ei-

nen würde ein Kreisverkehr auf der freien Strecke der Streckencharakteristik der geplanten Bundesstraßenumfahrung widersprechen und gibt es bisher im Streckenzug von Neumarkt i.d.OPf. bis Berching auf freier Strecke keinen einzigen Kreisverkehr. Darüber hinaus würde ein Kreisverkehr dem Ziel, den Verkehrsfluss auf der Umfahrungstrecke zu verbessern, entgegenstehen. An einem Kreisverkehr wären alle Fahrbahnäste gleichrangig zu sehen, mit dem Ergebnis, dass die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gegenüber den kreuzenden Straßen nicht bevorrechtigt wäre. Ein Kreisverkehr stellt faktisch für den Verkehrsfluss der Bundesstraßenumfahrung ein Hindernis dar, mit der Folge, dass alle Fahrzeuge auf der Ortsumgehung am Kreisverkehr abbremsen und gegebenenfalls den bereits in den Kreisverkehr eingefahrenen Fahrzeugen aus dem untergeordneten Straßennetz die Vorfahrt gewähren müssen. Im ungünstigsten Fall könnten Rückstauerscheinungen auf der Ortsumgehung verursacht werden, so dass die angestrebten Ziele und Vorteile des Vorhabens (bessere Verkehrsverbindung, höhere Reisegeschwindigkeit) wieder zunichte gemacht würden.

Auch nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2006), liegen die Einsatzkriterien für Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete hier gerade nicht vor.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

Nach dem genannten Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren sollen diese außerhalb bebauter Gebiete nicht zum Einsatz kommen, wenn die Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verknüpfung der Knotenpunktarme verbietet und die bevorrechtigte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht ist.

Beide Ausschlusskriterien sind hier erfüllt und werden durch die Einstufung des Straßenzuges der Bundesstraße 299 im Abschnitt zwischen der Autobahnanschlussstelle Neumarkt i.d.OPf. und Beilngries durch die Oberste Baubehörde in das „Vorbehaltsnetz für Kreisverkehre“ bestätigt. Dieses Vorbehaltsnetz legt ausgewählte überörtliche Straßenverbindungen fest, für die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung Kreisverkehre an freier Strecke nicht zur Anwendung kommen sollen.

3. *Nachdem nicht ausgeschlossen werden kann, dass Geschwindigkeiten über 100 km/h gefahren werden, ist eine Neuberechnung der durchgeführten Lärmberechnungen erforderlich, die neben den höheren Fahrgeschwindigkeiten auch den Verkehr aus dem künftigen Industrie- und Gewerbegebiet berücksichtigen.*

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulasträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Der vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnung liegt die Verkehrsprognose von Professor Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2012 zugrunde, die auch die zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus den geplanten Wohn- und Gewerbegebietsausweisungen der Gemeinden berücksichtigt.

Der Vorhabensträger hat für das am nächsten zur geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gelegene – und daher maßgebende - Anwesen „Wappersdorfer Straße 70“ Lärmberechnungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 51 dB(A) am Tag und 43 dB(A) bei Nacht weisen somit nach, dass nicht nur die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht), sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte (57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht) weit unterschritten werden.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Es ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass im Bereich von Mühlhausen keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

Für den Vorhabensträger entsteht somit keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Lärmschutzfenster etc.).

Der Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StO} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 entspricht ist vorgesehen und wurde dem Vorhabensträger auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 dieses Beschlusses).

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.21 Einwendungsführer_0233

Der Einwendungsführer 0233 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 14. Juni 2013 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. gegen die Anbindung der Kreisstraße NM 19 an die Umgehungsstraße;

2. gegen die Dreistreifigkeit der Umgehungsstraße und
3. für den verantwortungsbewussten Umgang mit Steuergeldern

ist folgendes festzustellen:

zu 1.: Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Die Bewertung der Eingriffe und hierbei auch der Eingriff in das angesprochene Feuchtbiotop zwischen den Anschlussstellen „Mühlhausen-Süd“ und „Polanten“ erfolgte auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Zur Notwendigkeit der Verlängerung der Kreisstraße M 19 ist folgendes festzustellen:

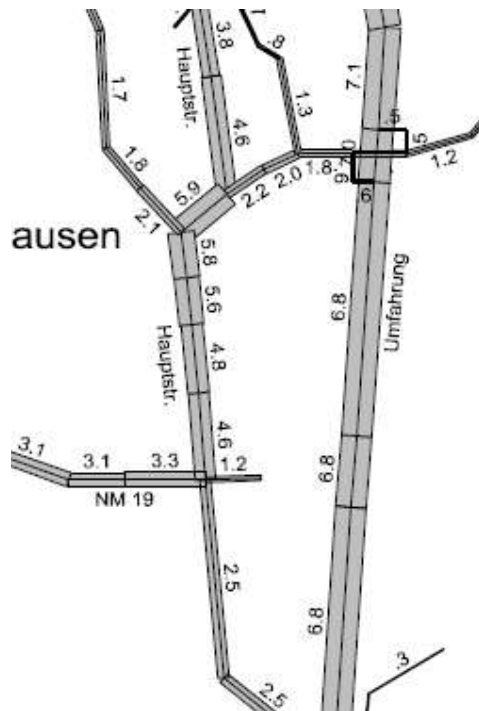
Aufgrund der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raums zwischen Neumarkt i.d.OPf. und dem Rhein-Main-Donau-Kanal ist auch von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299, vor allem

durch Güter- und Schwerverkehr, auszugehen. Die Ortsdurchfahrt von Mühlhausen stellt im Raum die letzte Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 299 dar. Diese unbefriedigende Verkehrssituation in Mühlhausen kann nur durch den Bau einer Ortsumgehung wirksam verbessert werden.

Für den Landkreis Neumarkt ist eine tatsächliche Entlastung insbesondere vom Schwerverkehr - auch aus dem Bereich der Lände Bachhausen - nur dann zu erwarten, wenn eine direkte Anbindung der Kreisstraße NM 19 an die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 erfolgt. Falls diese direkte Anbindung nicht realisiert würde, wären hiermit zusätzliche Wegstrecken Richtung Norden und Richtung Süden mit entsprechender Verkehrsbelastung im Zentrum von Mühlhausen verbunden. Eine Anbindung der Kreisstraße NM 19 über Pollanten wäre zwar technisch realisierbar, aber umwegig und somit weniger attraktiv, so dass der Verkehr teilweise wieder durch die Ortschaft Mühlhausen fahren würde. Die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 bietet eine optimale Anbindung des Verkehrs aus dem Raum Neumarkt i.d.OPf. in Richtung Lände Bachhausen (Hafen Rhein-Main-Donau-Kanal) und sorgt somit für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten (Bundesstraße/Bundeswasserstraße). Der wesentliche Vorteil würde hierbei in der Vermeidung der engen Ortsdurchfahrt liegen, die insbesondere für Schwertransporte wegen deren Masse und Abmessungen nur bedingt geeignet ist. Der derzeitige und zukünftig noch steigende Transportverkehr von und zur Lände hat überwiegend Ziele in Richtung Neumarkt i.d.OPf. und zur Bundesautobahn A 3. Die Lände Bachhausen stellt die einzige Anbindung der Bundeswasserstraße Rhein-Main-Donau-Kanal an das Straßennetz zwischen Nürnberg und Kelheim dar. Eine Verlängerung der Kreisstraße NM 19 durch das bestehende Gewebegebiet bietet sich daher nahezu an.

Wie die Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2012 zeigt (vgl. auch nachstehende Abbildung 10) kann mit der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 eine zusätzliche und deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen erzielt werden.

ohne Querspange 2030:



Mit Querspange 2030:

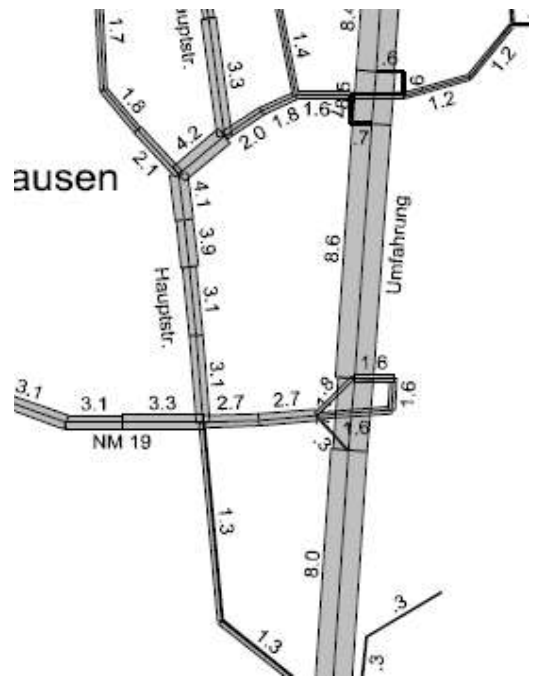


Abbildung 10: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen in Mühlhausen ohne und mit Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19

Wie der vorstehenden Abbildung 10 zu entnehmen ist, kann mit der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 eine zusätzliche Verkehrsentlastung um bis zu 1.700 Kfz/24 h in der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen erreicht werden, die zu einer weiteren Verbesserung der Verhältnisse in der Ortsdurchfahrt hinsichtlich Verkehrssicherheit und Entlastung der Straßenanlieger beiträgt.

zu 2.: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrs-

fahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Anzumerken ist weiterhin, dass die Länge der Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung Neumarkt 1.922 m und in Fahrtrichtung Berching 1.695 m beträgt. Die Planfeststellungsbehörde pflichtet der Auffassung des Vorhabensträgers bei, dass diese Längen mehr als ausreichend sind, um ein sicheres Überholen des langsamen Verkehrs auch für mehrere Fahrzeuge zu gewährleisten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, weshalb durch den dreistreifigen Ausbau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 eine besondere Verkehrsgefährdung ausgehen soll, insbesondere auch unter dem Aspekt, dass die Anschlussstellen höhenfrei und richtliniengerecht hergestellt werden.

Es mag zutreffen, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Dieses Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann aber nicht dem Vorhabensträger angelastet werden. Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmbeurteilung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Wie vorstehend bereits ausgeführt ist einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Der Vorhabensträger hat für das am nächsten zur geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gelegene – und daher maßgebende - Anwesen „Wappersdorfer Straße 70“ Lärmbeurteilungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 51 dB(A) am Tag und 43 dB(A) bei Nacht ergaben somit, dass nicht nur die für ein allgemeines Wohngebiet

geltenden Immissionsgrenzwerte (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht), sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte (57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht) weit unterschritten werden. Das Anwesen des Einwendungsführers liegt westlich der bestehenden Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 299, so dass sich im Bereich dieses Anwesens keine durch das geplante Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 entspricht ist vorgesehen und wurde dem Vorhabensträger auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 dieses Beschlusses).

zu 3.: Zum Einwand, der Vorhabensträger verschwende durch die hohen Kosten des Bauvorhabens Steuergelder, wird darauf hingewiesen, dass der Aufnahme Ortsumgehung von Mühlhausen als „vordringlicher Bedarf“ in den derzeit gültigen Bedarfsplan für den Bundesverkehrswegeplan, eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen ist, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält. Der Bundesverkehrswegeplan besitzt Gesetzeskraft.

An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen keine Zweifel. Dem Vorhabensträger liegt ein mit Sichtvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Februar 2010/18. Februar 2013 genehmigter Vorentwurf vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt.

Die Kosten für den Neubau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 trägt der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. als zuständiger Baulastträger. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen den beiden beteiligten Straßenbaulastträgern (Bundesrepublik Deutschland, Straßenbauverwaltung, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg und dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf.) wurde abgeschlossen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.22 Einwendungsführer_0234

Der Einwendungsführer 0234 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 24. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermieden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.23 Einwendungsführer_0235

Der Einwendungsführer 0235 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 20. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermieden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörter-

rungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.24 Einwendungsführer 0237

Der Einwendungsführer 0237 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 15. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermeiden auf die umfangreichen Ausführungen zu den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 (Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7) dieses Beschlusses verwiesen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.25 Einwendungsführer 0240

Der Einwendungsführer 0240 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Die im Schreiben vom 26. Juni 2013 erhobenen Einwendungen bezogen sich im Wesentlichen auf (stichpunktartig):

- a) die Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“;
- b) die Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“
- c) Lärmschutz entlang der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299

Hierzu ist folgendes festzustellen:

zu a): Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“

Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht im gesamten Streckenverlauf nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage.

Die Überführung der Bundesstraße 299 über die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen ergibt sich aus der Tatsache, dass die Bundesstraße 299 im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ in Dammlage verläuft. Bedingt ist diese Dammlage durch die anschließende

Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Nachdem im Zuge dieser Kanalquerung auch ein Geh- und Radweg mit unterführt wird, ist gemäß den einschlägigen Richtlinien eine Mindestdurchfahrtshöhe von 2,50 m einzuhalten.

Der Einwand hat sich hinsichtlich der geschilderten problematischen Abwicklung der in Fahrtrichtung Berching in die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen einfahrenden Verkehrsteilnehmer insoweit erledigt, als der Vorhabensträger aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ Planänderungen vorgenommen hat, die bereits in der Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 vorgestellt wurden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird nunmehr die Anschlussstellen „Mühlhausen-Nord“ planfrei mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtsrampen ausgeführt, so dass Linkseinbiege und Linksabbiegevorgänge zur und von der Bundesstraße 299 nicht mehr stattfinden.

zu b): Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“

Aufgrund der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raums zwischen Neumarkt i.d.OPf. und dem Rhein-Main-Donau-Kanal ist auch von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299, vor allem durch Güter- und Schwerverkehr, auszugehen. Die Ortsdurchfahrt von Mühlhausen stellt im Raum die letzte Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 299 dar. Diese unbefriedigende Verkehrssituation in Mühlhausen kann nur durch den Bau einer Ortsumgehung wirksam verbessert werden.

Für den Landkreis Neumarkt ist eine tatsächliche Entlastung insbesondere vom Schwerverkehr - auch aus dem Bereich der Lände Bachhausen - nur dann zu erwarten, wenn eine direkte Anbindung der Kreisstraße NM 19 an die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen erfolgt. Falls diese direkte Anbindung nicht realisiert würde, wären hiermit zusätzliche Wegstrecken Richtung Norden und Richtung Süden mit entsprechender Verkehrsbelastung im Zentrum von Mühlhausen verbunden. Eine Anbindung der Kreisstraße NM 19 über Pollanten wäre zwar technisch realisierbar, aber umwegig und somit weniger attraktiv, so dass der Verkehr teilweise wieder durch die Ortschaft Mühlhausen fahren würde. Die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 bietet eine optimale Anbindung des Verkehrs aus dem Raum Neumarkt i.d.OPf. in Richtung Lände Bachhausen (Hafen Rhein-Main-Donau-Kanal) und sorgt somit für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten (Bundesstraße / Bundeswasserstraße). Der wesentliche Vorteil würde hierbei in der Vermeidung der engen Ortsdurchfahrt liegen, die insbesondere für Schwertransporte wegen deren Masse und Abmessungen nur bedingt geeignet ist. Der derzeitige

und zukünftig noch steigende Transportverkehr von und zur Lände hat überwiegend Ziele in Richtung Neumarkt i.d.OPf. und zur Bundesautobahn A 3. Die Lände Bachhausen stellt die einzige Anbindung der Bundeswasserstraße Rhein-Main-Donau-Kanal an das Straßennetz zwischen Nürnberg und Kelheim dar. Eine Verlängerung der Kreisstraße NM 19 durch das bestehende Gewebegebiet bietet sich daher nahezu an.

Wie die Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2012 zeigt (vgl. auch vorstehende Abbildung 10 auf S. 265) kann mit der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 eine zusätzliche und deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen erzielt werden.

Wie der Abbildung 10 zu entnehmen ist, kann mit der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 eine zusätzliche Verkehrsentslastung um bis zu 1.700 Kfz/24 h in der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen erreicht werden, die zu einer weiteren Verbesserung der Verhältnisse in der Ortsdurchfahrt hinsichtlich Verkehrssicherheit und Entlastung der Straßenanlieger beiträgt.

Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Die Bewertung der Eingriffe erfolgte auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Umwelt und Verbraucherschutz vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung

der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

zu c): Lärmschutz entlang der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmbeurteilung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Wie vorstehend bereits ausgeführt ist einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Der vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmbeurteilung liegt die Verkehrsprognose von Professor Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2012 zugrunde, die auch die zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus den geplanten Wohn- und Gewerbegebietsausweisungen der Gemeinden berücksichtigt.

Für das Anwesen des Einwendungsführers selbst wurden keine Lärmbeurteilungen durchgeführt. Der Vorhabensträger hat allerdings für das am nächsten zur geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gelegene Anwesen „Wappersdorfer Straße 70“ Lärmbeurteilungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 51 dB(A) am Tag und 43 dB(A) bei Nacht ergaben, dass nicht nur die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht), sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte (57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der

Nacht) weit unterschritten werden. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers ergeben sich daher keine durch das geplante Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten. Im Übrigen haben unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.3) die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass an keinem der untersuchten und am nächsten zur geplanten Straße gelegenen Immissionsorte die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Dem Vorhabensträger entsteht somit keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Lärmschutzfenster etc.).

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 entspricht ist vorgesehen und wurde dem Vorhabensträger auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 dieses Beschlusses).

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.26 Einwendungsführer 0241

Der Einwendungsführer 0241 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 23. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermeiden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen.

Zu den weiter vorgebrachten Einwendungen (stichpunktartig):

- a) es sei im Bereich von Pollanten mit Geschwindigkeitsüberschreitungen zu rechnen, die unter Berücksichtigung der vorherrschenden West-Wetterlagen zu mas-

siven Lärmeintrag in das Wohngebiet führen werden. Selbst eine Weiterführung des vorhandenen Lärmschutzwalles sei für das verstärkte Lärmaufkommen nicht ausreichend;

- b) die Querung der zukünftigen Bundesstraße 299 sei für Fußgänger und Radfahrer ein Sicherheitsrisiko. Außerdem fehlen sichere Anbindungen an vorhandene Wege.

Ist ergänzend folgendes festzustellen:

- zu a) In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird - unabhängig von der tatsächlichen Lage - stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt und das einen Abstand von ca. 200 m zur Bundesstraße 299 aufweist, wurden keine gesonderten Berechnungen durchgeführt. Allerdings haben die für das näher an der künftigen Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen Duldenfeld 40 ergeben, dass an diesem Anwesen mit 52 dB(A) am Tag und 42 dB(A) in der Nacht nicht nur die zu berücksichtigen-

den Immissionsgrenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht), sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser, Kur- und Altenheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten werden. Somit werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte - auch ohne die vom Einwendungsführer angesprochene und als unzureichend eingeschätzte Verlängerung des vorhandenen Lärmschutzwalles – eingehalten. Eine durch das Straßenbauvorhaben verursachte gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Fenster etc.) entsteht für den Vorhabensträger nicht.

Bezogen auf das Anwesen des Einwendungsführers ist auf alle Fälle davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

- zu b) Fußgänger und Radfahrer können die Bundesstraße 299 über die zukünftige Brücke im Zuge der Kreisstraße NM 2 – und damit kreuzungsfrei - queren, wobei im Zuge der Erstellung der Anschlussstelle „Pollanten“ entlang der Kreisstraße ein Geh- und Radweg errichtet wird (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt-Nr. 6A). Der Anschluss an die vorhandenen Wegeverbindungen ist in den vorliegenden Planungen berücksichtigt.

Mit der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 werden Straßen- und Wegeverbindung unterbrochen, so dass seitens des Vorhabensträgers eine Verpflichtung zur Wiederherstellung dieser unterbrochenen Verbindungen, die auch bestehende Geh- und Radwegverbindungen mit einschließt, besteht. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1, 7.1, Blatt-Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A) wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

Der Vorhabensträger ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in vollem Umfang seiner Verpflichtung zur Wiederherstellung der unterbrochenen Straßen- und Wegeverbindungen nachgekommen. Die Schaffung z.B. einer durchgängigen Geh- und Radwegverbindung entlang der neuen Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 durch entsprechende Befestigung des geplanten Parallelweges zur Erschließung der angrenzenden

Grundstücksflächen ist, nachdem ein solcher Geh- und Radweg schon bisher nicht Bestandteil der Bundesstraße 299 ist, nicht Aufgabe der Bundesstraßenverwaltung und kann dem Vorhabensträger auch nicht zur Auflage gemacht werden. Eventuelle Forderungen auf Errichtung einer durchgängigen Geh- und Radwegverbindung entlang der neuen Ortsumgehung sind daher zurückzuweisen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.27 Einwendungsführer 0242 und 0243

Die Einwendungsführer 0242 und 0243 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 15. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermieden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.28 Einwendungsführer 0244

Der Einwendungsführer 0244 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 15. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermieden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.29 Einwendungsführer 0245

Der Einwendungsführer 0245 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 24. Juni 2013 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig) wird folgendes festgestellt:

1. die geplante Trasse der Bundesstraße 299 verläuft bei Mühlhausen durch ein Gebiet das vom Biber bewohnt wird;
2. Berücksichtigung der gewerblichen Entwicklungen in Mühlhausen im Lärmgutachten;
3. Vernichtung wertvoller Flächen und Geldverschwendung
4. Berücksichtigung des Überschwemmungsgebietes im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“

wird folgendes festgestellt:

zu 1.: Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Die Bewertung der Eingriffe erfolgte auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Umwelt und Verbraucherschutz vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimm-

ter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Bezüglich des explizit angesprochenen Lebensraums des Bibers ist festzustellen, dass der Biber entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals vorkommt und unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.4) im Untersuchungsgebiet auch potentiell vorkommt. Projektbedingt kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von Biberbauten. Ebenso bleiben erhebliche Eingriffe in bedeutsame Nahrungshabitate des Bibers aus. Die Austauschbeziehungen an den Querungsstellen am Ludwig-Donau-Main-Kanal als Ausbreitungsachse für den Biber werden durch den Bau von weiten Brücken mit 2 m breiten Wartungsstegen erhalten. Die ausreichend breit geplanten Brückenbauwerke stellen sicher, dass eine Querung der neuen Straße durch den Biber nicht erforderlich wird.

Der Biber ist anthropogenen Störwirkungen gegenüber relativ tolerant und wird regelmäßig an Gewässern in direkter Straßennähe gefunden und besiedelt auch das Innere von Siedlungen und sogar von Großstädten (z.B. München). Durch die nachtaktive Lebensweise des Bibers sind keine baulichen Störungen zu erwarten, anlage- und nutzungsbedingte Störwirkungen werden durch ausreichend weite Brückenbauwerke vermieden. Somit entstehen projektbedingt keine Störungen mit populationsrelevanten Auswirkungen.

Sowohl die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung der Oberpfalz wie auch die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. wurden im Verfahren beteiligt. Einwendungen bezüglich des betroffenen Lebensraums und der Betroffenheit des Bibers wurden nicht vorgebracht.

zu 2.: Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zu-

grundlegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Der vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnung liegt die Verkehrsprognose von Professor Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2012 zugrunde, die auch die zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus den geplanten Wohn- und Gewerbegebietsausweisungen der Gemeinden (z.B. Firma Dehn) berücksichtigt.

Maßgebend ist nach § 9a Abs. 1 FStrG die zum Zeitpunkt der Einleitung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens bereits vorhandene bzw. aufgrund rechtsbeständiger Bebauungspläne oder von der Kreisverwaltungsbehörde genehmigte Bauanträge rechtlich gesicherte Bebauung. In die Zukunft gerichtete Bebauungsentwicklungen bzw. –erwartungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Insoweit sind auch die Auswirkungen eines geplanten zusätzlichen Sandabbaugebietes im Bereich von Pollanten, nachdem keine konkreten und rechtlich gesicherten Planungen vorliegen, nicht zu berücksichtigen.

Für das Anwesen des Einwendungsführers selbst wurden keine Lärmberechnungen durchgeführt. Der Vorhabensträger hat allerdings für die 4 Anwesen

- Schloßstraße 1,
- Schloßstraße 2,
- Am Weiher 3 und
- Im Winkel 11

im Bereich von Wappersdorf, die näher zur geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 liegen als das Anwesen des Einwendungsführers, Lärmberechnungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 44 dB(A) am Tag und 37 dB(A) bei Nacht im Bereich des Anwesens „Im Winkel 11“ ergaben, dass nicht nur die für ein allgemeines Wohngebiet (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht) geltenden Immissionsgrenzwerte, sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte (57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht) weit unterschritten werden. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers ergeben sich daher keine durch das geplante Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten. Im Übrigen haben unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.3) die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass an keinem der untersuchten und am nächsten zur geplanten Straße gelegenen Immissionsorte die zulässigen

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Dem Vorhabensträger entsteht somit keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Lärmschutzfenster etc.).

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Str0} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 entspricht ist vorgesehen und wurde dem Vorhabensträger auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 dieses Beschlusses).

zu 3.: Es wird nicht bestritten, dass durch das geplante Straßenbauvorhaben in erheblichem Umfang land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht und unter Hinweis auf die Ausführungen zu 1. umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich werden. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.8, 2.2.10 und 2.2.11.3 wurden diese Eingriffe entsprechend berücksichtigt und gewürdigt.

Soweit bisher ausgeübte Freizeitaktivitäten in bebauten Bereichen stattfinden, genießen sie den jeweiligen Schutz des ausgewiesenen Nutzungsgebietes. Für unbebaute oder unbeplante Flächen entlang der Trasse besteht hingegen kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen. In diesen Bereichen können höhere Lärmwerte oder auch geringfügig stärkere Luftschadstoffbelastungen auftreten. Dies ist jedoch mangels planungsrechtlich relevanter Schutzwürdigkeit der davon betroffenen Grundstücke hinzunehmen. Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung gerade dieser Flächen für Naherholungs- oder Freizeitaktivitäten besteht insoweit nicht. Auch hier gilt der Grundsatz, dass Art. 26 Abs. 1 BayNatSchG lediglich das Recht auf Naturgenuss und Erholung generell "nur in der freien Natur" gewährt. Es ist dem Einzelnen durchaus zuzumuten, sofern er sich durch Lärm und Abgase unzumutbar gestört fühlt oder aber Gesundheitsbeeinträchtigungen befürchtet, andernorts spazieren zu gehen, Rad zu fahren oder sonstige Freizeitbetätigungen zu unternehmen; er muss dies nicht gerade im Einwirkungsbereich der künftigen Ortsumgehungs-trasse tun. Im Übrigen werden aber die Emissionsbelastungen durch die neue Ortsumgehungs-trasse sowohl aus lärmschutzrechtlicher wie auch aus abgasrechtlicher Sicht in einer Größenordnung liegen, die keine Gesundheitsbeeinträchtigung für Erholungssuchende erwarten lässt.

Das nunmehrige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht im gesamten Streckenverlauf nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage. Diese höhenfreien Lösungen erfordern entsprechende Überführungsbauwerke, die über entsprechende Durchgangs- bzw. Durchfahrtshöhen verfügen müssen.

Zum Einwand, der Vorhabensträger verschwende durch die hohen Kosten des Bauvorhabens Steuergelder, wird darauf hingewiesen, dass der Aufnahme Ortsumgehung von Mühlhausen als „vordringlicher Bedarf“ in den derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen ist, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält. Der Bundesverkehrswegeplan besitzt Gesetzeskraft.

An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen keine Zweifel. Dem Vorhabensträger liegt ein mit Sichtvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Februar 2010/18. Februar 2013 genehmigter Vorentwurf vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt.

Die Kosten für den Neubau der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 trägt der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. als zuständiger Baulastträger. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen den beiden beteiligten Straßenbaulastträgern (Bundesrepublik Deutschland, Straßenbauverwaltung, vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg und dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf.) wurde abgeschlossen.

Wie vorstehend bereits ausgeführt ist die Ortsumgehung von Mühlhausen im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Bedarf ist somit für die Planfeststellung verbindlich, so dass sich weitere Ermittlungen und Ausführungen zur Planrechtfertigung erübrigen. Gemäß der Entscheidung des BVerwG vom 26. Oktober 2005 Az.: 9

A 33/04 darf im Rahmen der planerischen Abwägung die Frage des Verkehrsbedarfs nicht abweichend von den gesetzgeberischen Vorgaben entschieden werden. Es spielt daher keine Rolle ob und inwieweit andere Straßenbauprojekte hier höher oder vorrangiger einzustufen wären.

zu 4.: Das Überschwemmungsgebiet der Sulz im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ wurde entsprechend berücksichtigt. Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen hat der Vorhabensträger entsprechende Hochwasserberechnungen durchgeführt. Diese Hochwasserberechnung wurde dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachbehörde vorgelegt. Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg bestanden gegen diese Berechnungen keine grundsätzlichen Bedenken; aufgrund zwischenzeitlich vorliegender neuer Berechnungsgrundlagen wurde allerdings eine Aktualisierung der Hochwasserberechnung unter Verwendung des neu vorliegenden 2-dimensionalen Rechenmodells gefordert. Vom Vorhabensträger wurde daher eine ergänzende Hochwasserberechnung in Auftrag gegeben. Aufgrund des zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisses dieser ergänzenden Hochwasserberechnung hat der Vorhabensträger die Planungen bezüglich der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 ergänzt. Neben den bereits in den ausgelegten Planunterlagen vorgesehenen Vorlandabgrabungen im Bereich der Sulz mit einer Tiefe von bis zu ca. 70 cm ist nunmehr ein Brückenbauwerk mit einer lichten Weite von 70,00 m (bisher 57,80 m) und ein zusätzlicher Durchlass im Straßendamm mit einem Durchmesser DN 1000 vorgesehen.

Die vom Einwendungsführer geforderte Führung der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 am Rand des vorhandenen Industriegebietes Süd von Mühlhausen, um die Zerstörung der Waldfläche zu vermeiden, würde eine Verschiebung der Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ erfordern und zu einer nahezu völligen Zerstörung des hochwertigen Biotopkomplex der Rehau führen. Die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Lösung drängt sich daher nicht als vorzugswürdig auf.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in

diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.30 Einwendungsführer 0246

Der Einwendungsführer 0246 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 20. Juni 2013 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

- a) die Anschlussstelle „Pollanten“ führt zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft;
- b) die Linksabbiegespur im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ muss entfallen;
- c) dem Lärmschutz muss besondere Bedeutung zukommen. Es ist daher ein entsprechender Fahrbahnbelag (z.B. Splittmastixbelag) zu verwenden;
- d) die Streuguthalle ist in den Planunterlagen nicht mehr dargestellt und die Erschließung der in diesem Bereich gelegenen Flächen nicht mehr sichergestellt;
- e) die bestehende Bundesstraße 299 ist zwischen Pollanten und Mühlhausen zur Kreisstraße abzustufen,

wird folgendes festgestellt:

- zu a) Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Die Bewertung der Eingriffe erfolgte auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Umwelt und Verbraucherschutz vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschafts-

pflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

zu b) Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlungen am 21, 22. und 23. Oktober 2014 hat der Vorhabensträger die Planungen überarbeitet. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird nunmehr die Anschlussstelle Pollanten planfrei mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtsrampen ausgeführt, so dass Linkseinbiege und Linksabbiegevorgänge zur und von der Bundesstraße 299 nicht mehr stattfinden.

zu c) Der Vorhabensträger hat für die am nächsten zu den Straßen gelegenen – und daher maßgebenden - Anwesen

- Herdweg 1,
- Duldenfeld 40,
- Duldenfeld 37,
- Duldenfeld 35 und
- Alamannenstraße 3

Lärmberechnungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) bei Nacht ergaben sich dabei im Bereich des Anwesens Herdweg 1, das als einziges allerdings nicht in einem allgemeinen Wohngebiet liegt und auch über keine schutzwürdigen Wohnungen verfügt. Ansonsten werden somit im Bereich von Pollanten die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht) eingehalten. Aufgrund der fehlenden rechtlichen Voraussetzungen entsteht dem Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Lärmschutzfenster etc.) und können dem Vorhabensträger solche auch nicht durch die Planfeststellungsbehörde zur Auflage gemacht werden.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Nach dessen Einschätzung ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft

(Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.4 dieses Beschlusses).

Es ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass im Bereich von Pollanten keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 entspricht ist vorgesehen und wurde dem Vorhabensträger auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 dieses Beschlusses).

- zu d) Eine Anbindung der Streuguthalle ist nicht mehr erforderlich, da diese Halle vom Vorhabensträger aufgegeben und an anderer Stelle wieder errichtet wird. Die Erschließung der über die bisherige Zufahrt erschlossenen Grundstücksflächen ist über die öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.-Nrn. 557, 556 und 552, jeweils Gemarkung Pollanten sichergestellt.
- zu e) Die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.3A) sehen eine Abstufung der bestehenden Bundesstraße 299 zwischen der Kreisstraße NM 19 und der Anschlussstelle „Pollanten“ zur Kreisstraße NM 2 vor. Der Einwand hat sich damit erledigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des

Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.31 Einwendungsführer 0247

Der Einwendungsführer 0247 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. Juni 2013 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

- a) Verzicht auf das Brückenbauwerk im Rahmen der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“;
- b) Verzicht auf das Monsterbauwerk im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“;
- c) Verzicht auf die Dreistreifigkeit

wird folgendes festgestellt:

- zu a) Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen im gesamten Streckenverlauf unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage.

Die Überführung der Bundesstraße 299 über die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen ergibt sich aus der Tatsache, dass die Bundesstraße 299 im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ in Dammlage verläuft. Bedingt ist diese Dammlage durch die anschließende Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Nachdem im Zuge dieser Kanalquerung auch ein Geh- und Radweg mit unterführt wird, ist gemäß den einschlägigen Richtlinien eine Mindestdurchfahrtshöhe von 2,50 m einzuhalten.

Der Einwand hat sich hinsichtlich der geschilderten problematischen Abwicklung der in Fahrtrichtung Berching in die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen einfahrenden Verkehrsteilnehmer insoweit erledigt, als der Vorhabensträger aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ Planänderungen vorgenommen hat, die bereits in der Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 vorgestellt wurden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird nunmehr die Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ planfrei mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtsrampen ausgeführt, so dass Linkseinbiege und Linksabbiegevorgänge zur und von der Bundesstraße 299 nicht mehr stattfinden.

Zum Vorschlag alternativ einen großen Kreisverkehrsplatz vorzusehen ist folgendes festzustellen:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf. Ziel des Ausbaus ist nicht die Herstellung eines durchgängig befahrbaren dritten Fahrstreifens.

Unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching kommen im gesamten Streckenverlauf aus verkehrlicher Sicht nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage. Unabhängig davon, wird zur vorgeschlagenen Kreisverkehrslösung folgendes ausgeführt:

Gegen die Anordnung von Kreisverkehren im Verlauf der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 sprechen mehrere Gründe. Zum einem würde ein Kreisverkehr auf der freien Strecke der Streckencharakteristik der geplanten Bundesstraßenumfahrung widersprechen und gibt es auch bisher im Streckenzug von Neumarkt i.d.OPf. bis Berching auf freier Strecke keinen einzigen Kreisverkehr. Darüber hinaus würde ein Kreisverkehr dem Ziel, den Verkehrsfluss auf der Umfahrungstrecke zu verbessern, entgegenstehen. An einem Kreisverkehr wären alle Fahrbahnäste gleichrangig zu sehen, mit dem Ergebnis, dass die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gegenüber den kreuzenden Straßen nicht bevorzugt wäre. Ein Kreisverkehr stellt faktisch für den Verkehrsfluss der Bundesstraßenumfahrung ein Hindernis dar, mit der Folge, dass alle Fahrzeuge auf der

Ortsumgehung am Kreisverkehr abbremsten und gegebenenfalls den bereits in den Kreisverkehr eingefahrenen Fahrzeugen aus dem untergeordneten Straßennetz die Vorfahrt gewähren müssen. Im ungünstigsten Fall könnten Rückstauerscheinungen auf der Ortsumgehung verursacht werden, so dass die angestrebten Ziele und Vorteile des Vorhabens (bessere Verkehrsverbindung, höhere Reisegeschwindigkeit) wieder zunichte gemacht würden.

Auch nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2006), liegen die Einsatzkriterien für Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete hier gerade nicht vor.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

Nach dem genannten Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren sollen diese außerhalb bebauter Gebiete nicht zum Einsatz kommen, wenn die Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verknüpfung der Knotenpunktarme verbietet und die bevorrechtigte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht ist.

Beide Ausschlusskriterien sind hier erfüllt und werden durch die Einstufung des Straßenzuges der Bundesstraße 299 im Abschnitt zwischen der Autobahnanschlussstelle Neumarkt i.d.OPf. und Beilngries durch die Oberste Baubehörde in das „Vorbehaltsnetz für Kreisverkehre“ bestätigt. Dieses Vorbehaltsnetz legt ausgewählte überörtliche Straßenverbindungen fest, für die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung Kreisverkehre an freier Strecke nicht zur Anwendung kommen sollen.

- zu b) Bezüglich der Notwendigkeit einer höhenfreien Ausbildung der Anschlussstelle „Mühlhausen-Süd“ wird auf die vorstehenden Ausführungen zu a) verwiesen.

Aufgrund der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raums zwischen Neumarkt i.d.OPf. und dem Rhein-Main-Donau-Kanal ist auch von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299, vor allem durch Güter- und Schwerverkehr, auszugehen. Die Ortsdurchfahrt von Mühlhausen stellt im Raum die letzte Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 299 dar. Diese unbefriedigende Verkehrssituation in Mühlhausen kann nur durch den Bau einer Ortsumgehung wirksam verbessert werden.

Für den Landkreis Neumarkt ist eine tatsächliche Entlastung insbesondere vom Schwerverkehr - auch aus dem Bereich der Lände Bachhausen - nur dann zu erwarten, wenn eine direkte Anbindung der Kreisstraße NM 19 an die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen erfolgt. Falls diese direkte Anbindung nicht realisiert würde, wären hiermit zusätzliche Wegstrecken Richtung Norden und Richtung Süden mit entsprechender Verkehrsbelastung im Zentrum von Mühlhausen verbunden. Eine Anbindung der Kreisstraße NM 19 über Pollanten wäre zwar technisch realisierbar, aber umwegig und somit weniger attraktiv, so dass der Verkehr teilweise wieder durch die Ortschaft Mühlhausen fahren würde. Die Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 bietet eine optimale Anbindung des Verkehrs aus dem Raum Neumarkt i.d.OPf. in Richtung Lände Bachhausen (Hafen Rhein-Main-Donau-Kanal) und sorgt somit für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten (Bundesstraße/Bundeswasserstraße). Der wesentliche Vorteil würde hierbei in der Vermeidung der engen Ortsdurchfahrt liegen, die insbesondere für Schwertransporte wegen deren Masse und Abmessungen nur bedingt geeignet ist. Der derzeitige und zukünftig noch steigende Transportverkehr von und zur Lände hat überwiegend Ziele in Richtung Neumarkt i.d.OPf. und zur Bundesautobahn A 3. Die Lände Bachhausen stellt die einzige Anbindung der Bundeswasserstraße Rhein-Main-Donau-Kanal an das Straßennetz zwischen Nürnberg und Kelheim dar. Eine Verlängerung der Kreisstraße NM 19 durch das bestehende Gewebegebiet bietet sich daher nahezu an.

Die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Führung der Kreisstraße NM 19 vorbei am Dürrloh Speicher würde zu einer erheblichen Mehrlänge und damit auch zu deutlichen größeren Eingriffen in Natur und Landschaft sowie Grundstücke Dritter führen. Die vorgeschlagene Lösung drängt sich somit nicht als Vorzugslösung auf.

- zu c) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen

Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Anzumerken ist weiterhin, dass die Länge der Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung Neumarkt 1.922 m und in Fahrtrichtung Berching 1.695 m beträgt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabensträgers an, dass diese Längen mehr als ausreichend sind, um ein sicheres Überholen des langsamen Verkehrs auch für mehrere Fahrzeuge zu gewährleisten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, weshalb durch den dreistreifigen Ausbau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 eine besondere Verkehrsgefährdung ausgehen soll, insbesondere auch unter dem Aspekt, dass die Anschlussstellen höhenfrei und richtliniengerecht hergestellt werden.

Es mag zutreffen, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Dieses Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann aber nicht dem Vorhabensträger angelastet werden. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmbe-

rechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Wie vorstehend bereits ausgeführt ist einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Der Vorhabensträger hat für das am nächsten zur geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gelegene – und daher maßgebende Anwesen „Wappersdorfer Straße 70“ Lärmberechnungen durchgeführt. Die dabei ermittelten Maximalwerte von 51 dB(A) am Tag und 43 dB(A) bei Nacht ergaben somit, dass nicht nur die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht), sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte (57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht) weit unterschritten werden. Das Anwesen des Einwendungsführers liegt westlich der bestehenden Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 299, so dass im Bereich dieses Anwesens keine durch das geplante Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten. Im Übrigen haben unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 11.3) die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass an keinem der untersuchten und am nächsten zur geplanten Straße gelegenen Immissionsorte die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Dem Vorhabensträger entsteht somit keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Lärmschutzfenster etc.).

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 entspricht ist vorgesehen und wurde dem Vorhabensträger auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 dieses Beschlusses).

Fazit:

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

mindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.32 Einwendungsführer_0248

Der Einwendungsführer 0248 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. Juni 2013 erhobenen und nachfolgend stichpunktartig zusammengestellten Einwendungen:

- a) Verzicht auf die Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“ sowie
- b) Verzicht auf das Bauwerk im Zuge der höhenfreien Querung der Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Wappersdorf mit der Ortsumgehung von Mühlhausen;

wird folgendes festgestellt:

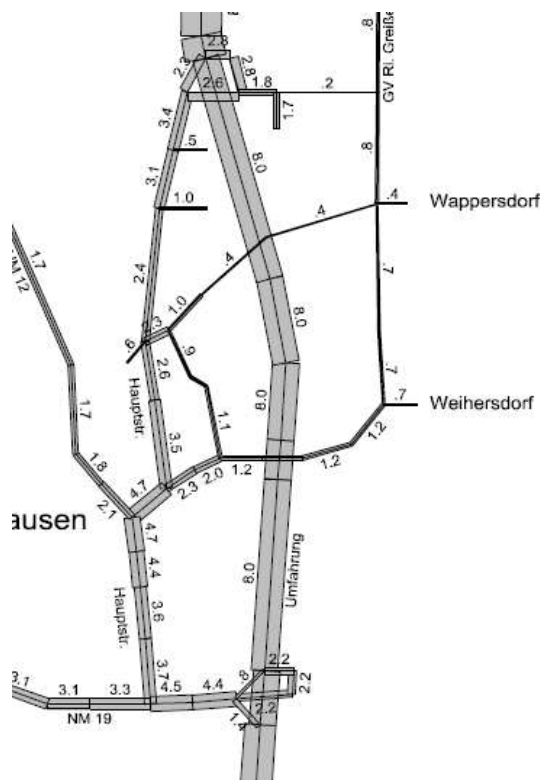
- zu a) Die Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“ dient der zentralen Anbindung der Gemeinde Mühlhausen an die Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 und bindet auch die östlich der Ortsumgehung gelegenen Orte wie z.B. den Ortsteil Weiherdorf an die Ortsumgehung an. Wie der nachfolgenden Abbildung 11 auf S. 293 zu entnehmen ist, kann die Ortsdurchfahrt Mühlhausen nördlich der Einmündung der Bahnhofstraße in die Hauptstraße um bis zu 400 Kfz/24 h und südlich dieser Einmündung sogar um bis zu 600 Kfz/24 h entlastet werden. Die Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“ trägt damit zu einer - mit dem geplanten Straßenbauvorhaben u.a. verfolgtem Ziel - Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen bei.

Unabhängig davon, dass Verkehrsteilnehmer aus dem Ortszentrum von Mühlhausen mit Zielen in Fahrrichtung Neumarkt i.d.OPf. kaum die vom Einwendungsführer angeführte Gemeindeverbindungsstraße nach Greißelbach, sondern weiterhin die bestehende Bundesstraße 299 nutzen werden, kann eine Verlagerung des Bundesstraßenverkehrs auf diese Gemeindeverbindungsstraße nicht Sinn und Zweck des gegenständlichen Straßenbauvorhabens sein. Insbesondere auch im Hinblick auf die im Zuge dieser Straße zu durchfahrenden Ortschaften.

Eine Verkehrsentslastung der Bahnhofstraße, wie vom Einwendungsführer angeführt, war zwar nicht unmittelbares Ziel der vorliegenden Straßenbaumaßnahme noch ist eine solche mit der geplanten Anschlussstelle „Mühlhausen-

Mitte“ zu erwarten. Wie der nachfolgenden Abbildung 11 allerdings entnommen werden kann, führt die Anschlussstelle in der Bahnhofstraße zumindest von der Hauptstraße bis zur Espanstraße – und somit im Ortskern - zu einer Verkehrsentlastung um bis zu 300 Kfz/24 h. Die Zunahme der Verkehrsbelastung um bis zu 400 Kfz/24 h in der Bahnhofstraße ab der Espanstraße bis zur Anschlussstelle beruht auf innerörtlichen Verkehrsverlagerungen, führt aber zu keinen, zulässige Grenzwerte überschreitenden, Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen.

ohne Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“:



mit Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“:

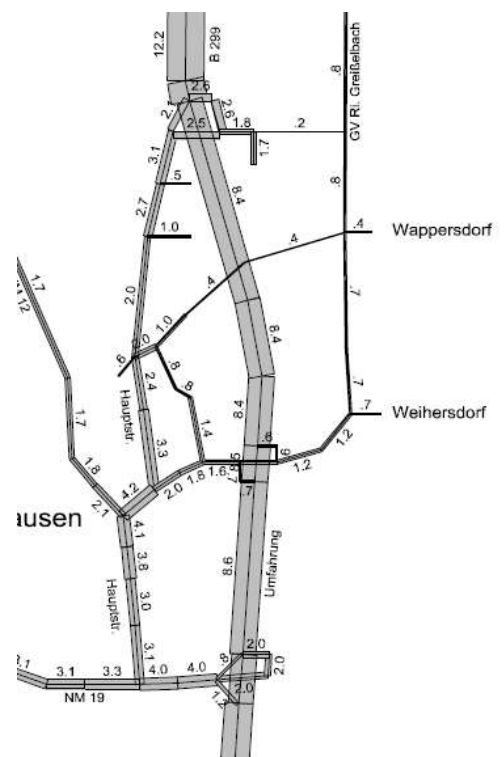


Abbildung 11: Verkehrsbelastung in Mühlhausen im Prognosejahr 2030 mit und ohne Anschlussstelle „Mühlhausen-Mitte“

zu b) Das nunmehrige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen im gesamten Streckenverlauf unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht nur höhenfreie Kreuzungslösungen in

Frage. Diese höhenfreien Lösungen erfordern entsprechende Bauwerke, die über entsprechende Durchgangs- bzw. Durchfahrtshöhen verfügen müssen. Vorliegend wurde hier ein Überführungsbauwerk gewählt, da für ein Unterführungsbauwerk aufgrund des oberflächennah anstehenden Grundwassers, eine wasserdichte Wanne errichtet werden müsste, die sich nicht nur finanziell, sondern insbesondere auch betriebstechnisch nachteilig auswirken würde. So kann das anfallende Oberflächenwasser im Unterführungsbauwerk nicht im freien Gefälle abgeleitet werden, wodurch eine teure und unterhaltungsaufwendige Pumpenanlage erforderlich wird. Die Geländeeinschnitte erfordern darüber hinaus einen zusätzlichen Flächenverbrauch und führen zu Eingriffen in die Natur.

Nachdem unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen auf alle Fälle ein Bauwerk zur Querung der Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Wappersdorf mit der künftigen Ortsumgehung von Mühlhausen erforderlich ist, stellt das gewählte Überführungsbauwerk hinsichtlich der Unterhaltung sicherlich die günstigere und wirtschaftlichere Lösung dar.

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Aufnahme als „vordringlicher Bedarf“ in den derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält. Der Bundesverkehrswegeplan besitzt Gesetzeskraft.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.33 Einwendungsführer 0249, 0250, 0251, 0252 und 0253

Die Einwendungsführer 0249, 0250, 0251, 0252 und 0253 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 23. Juni 2013 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig) bezüglich:

a) des Verzichts auf den dreispurigen Ausbau;

- b) des Verzichts auf höhenfreie Anschlussstellen und Ausbildung der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze;
- c) des höheren Hochwassers aufgrund des erforderlichen Straßendamms im Zuge der Verlängerung der Kreisstraße NM 19

wird folgendes festgestellt:

- zu a) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Die Bewertung der Eingriffe erfolgte auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Umwelt und Verbraucherschutz vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimm-

ter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Aufnahme als „vordringlicher Bedarf“ in den derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält. Der Bundesverkehrswegeplan besitzt Gesetzeskraft.

An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen keine Zweifel. Dem Vorhabensträger liegt ein mit Sichtvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Februar 2010/18. Februar 2013 genehmigter Vorentwurf vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt.

Ein Verstoß gegen das Grundgesetz aufgrund der mit dem dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 verbundenen Kosten liegt nicht vor.

- zu b) Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht im gesamten Streckenverlauf nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage.

Ziel der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist die Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig kann mit der Umfahrung die derzeit mit bis zu 11.600 Kfz/24h belastete Ortsdurchfahrt deutlich um bis zu 71 % entlastet werden. Der heute teilweise stockende Verkehrsablauf in der Ortsdurchfahrt stellt eine unbefriedigende Si-

tuation dar. Mit der Umfahrung wird das Ziel einer attraktiven Verkehrsverbindung erreicht, die Reisegeschwindigkeit wird gegenüber dem jetzigen Zustand deutlich verbessert. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass die Umfahrung von Mühlhausen künftig durchgehend vorfahrtsberechtigt befahren werden kann. Dies ist mit der vorliegenden Planung und den vorgesehenen höhenfreien Kreuzungen sichergestellt.

Gegen die Anordnung von Kreisverkehren im Verlauf der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 im Bereich der 4 Anschlussstellen sowie der Kreuzung mit der Gemeindeverbindungsstraße „Mühlhausen – Weiherdorf“ sprechen mehrere Gründe. Zum einem würde ein Kreisverkehr auf der freien Strecke der Streckencharakteristik der geplanten Bundesstraßenumfahrung widersprechen und gibt es im Streckenzug von Neumarkt i.d.OPf. bis Berching auf freier Strecke auch keinen einzigen Kreisverkehr. Darüber hinaus würde ein Kreisverkehr dem Ziel, den Verkehrsfluss auf der Umfahrestrecke zu verbessern, entgegenstehen. An einem Kreisverkehr wären alle Fahrbahnäste gleichrangig zu sehen, mit dem Ergebnis, dass die Ortsumgehung von Mühlhausen gegenüber den kreuzenden Straßen nicht bevorrechtigt wäre. Ein Kreisverkehr stellt faktisch für den Verkehrsfluss der Bundesstraßenumfahrung ein Hindernis dar, mit der Folge, dass alle Fahrzeuge auf der Ortsumgehung am Kreisverkehr abbremsen und gegebenenfalls den bereits in den Kreisverkehr eingefahrenen Fahrzeugen aus dem untergeordneten Straßennetz die Vorfahrt gewähren müssen. Im ungünstigsten Fall könnten Rückstauerscheinungen auf der Ortsumgehung verursacht werden, so dass die angestrebten Ziele und Vorteile des Vorhabens (bessere Verkehrsverbindung, höhere Reisegeschwindigkeit) wieder zunichte gemacht würden.

Auch nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2006), liegen die Einsatzkriterien für Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete hier gerade nicht vor.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien

orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

Nach dem genannten Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren sollen diese außerhalb bebauter Gebiete nicht zum Einsatz kommen, wenn die Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verknüpfung der Knotenpunktarme verbietet und die bevorrechtigte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht ist.

Beide Ausschlusskriterien sind hier erfüllt und werden durch die, von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vorgenommenen, Einstufung der Bundesstraße 299 im Abschnitt zwischen der Autobahnanschlussstelle Neumarkt i.d.OPf. und Beilngries in das „Vorbehaltsnetz für Kreisverkehre“ bestätigt. Dieses Vorbehaltsnetz legt ausgewählte überörtliche Straßenverbindungen fest, für die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung Kreisverkehre an freier Strecke nicht zur Anwendung kommen sollen.

Die im Zuge der Querungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals und der Sulz erforderlichen Dämme sind erforderlich um die von der Wasserwirtschaftsverwaltung geforderte freizuhaltende Durchfahrtshöhe von $\geq 4,00$ m einhalten zu können.

- zu c) Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen hat der Vorhabensträger auch entsprechende Hochwasserberechnungen durchgeführt. Diese Hochwasserberechnung wurde dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachbehörde vorgelegt. Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg bestanden gegen diese Berechnungen keine grundsätzlichen Bedenken; aufgrund zwischenzeitlich vorliegender neuer Berechnungsgrundlagen wurde allerdings eine Aktualisierung der Hochwasserberechnung unter Verwendung des neu vorliegenden 2-dimensionalen Rechenmodells gefordert. Der Vorhabensträger hat daher eine ergänzende Hochwasserberechnung in Auftrag gegeben. Aufgrund des zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisses dieser ergänzenden Hochwasserberechnung hat der Vorhabensträger die Planungen bezüglich der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 dahingehend ergänzt, dass neben einer Vorlandabgrabung im Bereich der Sulz mit einer Tiefe von bis zu ca. 70 cm
- die lichte Weite des Brückenbauwerks über die Sulz und den Ludwig-Donau-Main-Kanal von bisher 57,80 m auf 70,00 m vergrößert und

- ein zusätzlicher Durchlass DN 1000 im Straßendamm der Kreisstraße NM 19 vorgesehen wird.

Unter Berücksichtigung des maßgebenden Bemessungshochwassers HQ_{100} wurden im unbebauten und derzeit bereits überfluteten Bereich nördlich der Querspange Aufstauungen bis maximal 20 cm ermittelt, die sich aus dem detaillierten Geländemodell, in dem sämtliche Geländebewegungen (Mulden, Senken usw.) erfasst sind, ergeben. Mit den vorstehend genannten Maßnahmen ergeben sich aufgrund des Neubaus der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 keine zusätzlichen oder neuen Überschwemmungsbereiche. Mit den durchgeführten Hochwasserberechnungen besteht von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg als zuständiger Fachbehörde Einverständnis.

Durch den Straßendamm der Kreisstraße NM 19 sind auf alle Fälle für die Anwesen der Einwendungsführer, die einen Abstand von > 300 m bzw. > 2.000 m zur Kreuzungsstelle der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 mit der Sulz aufweisen, keine über die bisherigen Hochwasserauswirkungen hinausgehenden Beeinträchtigungen zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.34 Einwendungsführer 0254

Der Einwendungsführer 0254 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 17. Juni 2013 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

- a) Gefahr von Windbruch für das Waldgrundstück Fl.-Nr. 843, Gemarkung Pollanten;
- b) es ist nicht nachvollziehbar, warum in Pollanten der Schwerlastverkehr an ein Wohngebiet herangeführt wird;

- c) das Straßenbauvorhaben führt zu erheblichen und aus naturschutzfachlichen Gründen nicht vertretbaren Eingriffen in Wald und Erholungsgebiete;
- d) es gibt eine wesentlich günstigere, wirtschaftlichere und zu geringeren Eingriffen führende Lösung für die Trassenführung der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen bis Pollanten.

wird folgendes festgestellt:

- zu a) Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 5) erfolgt kein Eingriff in das Waldgrundstück Fl.-Nr. 843, Gemarkung Pollanten. Die Befürchtungen, dass durch das „Freistehen“ der Bäume die Windbruchgefahr wesentlich erhöht wird ist unbegründet, da der Waldrandbereich im bisherigen Umfang erhalten bleibt.
- zu b) Das Anwesen des Einwendungsführers in Pollanten liegt außerhalb des Planfeststellungsbereichs und somit im Bereich der bereits bestehenden Bundesstraße 299. Über die normale Verkehrsentwicklung hinausgehende Verkehrsbelastungen sind daher aufgrund des Neubaus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 nicht zu erwarten.

Soweit der Einwendungsführer mit der Heranführung des Schwerlastverkehrs die Situation im Bereich der Wohnbebauungen am Herdweg und zwischen der Anschlussstelle „Pollanten“ und dem Ende des Planfeststellungsabschnitts anspricht, ist festzustellen, dass die geplante Ortsumgehung von Mühlhausen im Bereich der Wohnbebauung südlich der Anschlussstelle „Pollanten“ wieder auf dem Bestand verläuft und unter Hinweis auf die nachfolgende Tabelle 30 die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. sogar deutlich unterschritten werden.

Bereits in der Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 hat der Vorhabensträger für den Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ eine Planung vorgestellt, die eine Abrückung des Kreisverkehrs um ca. 24 m nach Westen vorsah. Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabensträger ergänzend die Führung des Herdweges weiter optimiert. Der Herdweg wurde dazu nochmals geringfügig von der Bebauung abgerückt, so dass ein zusätzlicher Waldstreifen geschaffen werden kann. Eine weitere Verschiebung des Kreisverkehrs nach Westen ist insoweit nicht möglich, als sich hierdurch die Aufstellfläche für die von der Bundesstraße 299 aus Fahrtrichtung Süden abfahrenden Fahrzeuge noch weiter verkürzt, so dass ein auf alle Fälle aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeidender Rückstau auf die Bundesstraße 299 nicht mehr ausgeschlossen werden kann.

Maßgebend für die Lärmbelastung in der Wiesenhaid siedlung und hierbei insbesondere in der Fichtenstraße ist der von der Bundesstraße 299 ausgehende Verkehrslärm. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger die Gemeindeverbindungsstraße zu den Sandgruben und den geplanten Kreisverkehr in die durchgeführten Lärmberechnungen mit einbezogen. Die durchgeführten Berechnungen haben für die am nächsten zur Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen folgende Maximalwerte erbracht:

a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
a) WH 07 b) Herdweg 1 c) Dorf- und Mischgebiet	56	49	64	54
a) WH 08 b) Duldenfeld 40 c) allgemeines Wohngebiet	52	45	59	49
a) WH 09 b) Duldenfeld 37 c) allgemeines Wohngebiet	54	47	59	49
a) WH 10 b) Duldenfeld 35 c) allgemeines Wohngebiet	54	47	59	49
a) WH 11 b) Alamannenstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	53	45	59	49

Tabelle 30: Lärmwerte für die am nächsten zur Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen in Pollanten

Es werden somit an allen am nächsten zur Bundesstraße 299 gelegenen Anwesen die für das jeweilige Gebiet geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, wobei selbst für das in einem Dorf- und Mischgebiet gelegene Anwesen Herdweg 1 die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Vorliegend ist daher auf alle Fälle davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau ist nicht gegeben. Insofern handelt es

sich bei dem fehlenden Schutz bloßer Erwartung in die Wertentwicklung und Wertbeständigkeit um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen. Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind.

- zu c) Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Die Bewertung der Eingriffe erfolgte auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Umwelt und Verbraucherschutz vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung

des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Soweit bisher ausgeübte Freizeitaktivitäten in bebauten Bereichen stattfinden, genießen sie den jeweiligen Schutz des ausgewiesenen Nutzungsgebietes. Für unbebaute oder unbeplante Flächen entlang der Trasse besteht hingegen kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen. In diesen Bereichen können höhere Lärmwerte oder auch geringfügig stärkere Luftschadstoffbelastungen auftreten. Dies ist jedoch mangels planungsrechtlich relevanter Schutzwürdigkeit der davon betroffenen Grundstücke hinzunehmen. Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung gerade dieser Flächen für Naherholungs- oder Freizeitaktivitäten besteht insoweit nicht. Auch hier gilt der Grundsatz, dass Art. 26 Abs. 1 BayNatSchG lediglich das Recht auf Naturgenuss und Erholung generell "nur in der freien Natur" gewährt. Es ist dem Einzelnen durchaus zuzumuten, sofern er sich durch Lärm und Abgase unzumutbar gestört fühlt oder aber Gesundheitsbeeinträchtigungen befürchtet, andernorts spazieren zu gehen, Rad zu fahren oder sonstige Freizeitbetätigungen zu unternehmen; er muss dies nicht gerade im Einwirkungsbereich der künftigen Ortsumgehungs-trasse tun. Im Übrigen werden aber die Emissionsbelastungen durch die neue Ortsumgehung sowohl aus lärmschutzrechtlicher wie auch aus abgasrechtlicher Sicht in einer Größenordnung liegen, die keine Gesundheitsbeeinträchtigung für Erholungssuchende erwarten lässt.

- zu d) Die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 weist im Abschnitt zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Mühlhausen eine den geltenden Richtlinien entsprechende gestreckte und großräumige Linienführung auf, die im Zuge der Ortsumgehung von Mühlhausen unter Berücksichtigung der maßgebenden technischen Richtlinien (z.B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen, Mindestausrundungsparameter, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z.B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhandenen Topographie beibehalten werden muss.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrs-

fahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Mit der Umfahrung wird das Ziel einer attraktiven Verkehrsverbindung erreicht, die Reisegeschwindigkeit wird gegenüber dem jetzigen Zustand deutlich verbessert. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass die Umfahrung von Mühlhausen künftig durchgehend vorfahrtsberechtigt befahren werden kann. Dies ist mit der vorliegenden Planung und den vorgesehenen höhenfreien Kreuzungen sichergestellt.

Die vom Einwendungsführer skizzierte und in nachfolgender Abbildung 12 dargestellte Lösung (gelbe Linie) würde den vorstehend aufgeführten Planungszielen widersprechen, da diese Linienführung nicht den Anforderungen der einschlägigen technischen Richtlinien entspricht und auch das Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau nicht umgesetzt werden kann.



Abbildung 12: Planlösung Einwendungsführer 0254

Die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Linie durchquert auf großer Länge das Überschwemmungsgebiet der Sulz sowie das im Talraum der Sulz ausgewiesene Vorranggebiet für Hochwasserschutz des Regionalplans. Die vorgeschlagene Linie ist daher auch aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht als vorzugswürdig einzustufen.

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen aufrechtzuerhalten. § 8a FStrG und Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht je-

doch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1 und 7.1, Blatt-Nrn. 4A bis 6A) wird das vorhandene Wegenetz durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst, so dass der Vorhabensträger seiner Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des untergeordneten Wegenetzes in vollem Umfang nachgekommen ist.

Die vorgeschlagene Verlängerung der Kreisstraße NM 19 nach Osten ist zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des aufgrund des gegenständlichen Bauvorhabens unterbrochenen Straßen- und Wegenetzes nicht erforderlich und kann dem Vorhabensträger daher nicht zur Auflage gemacht werden. Die geforderte Straßenverbindung dient ausschließlich der weiteren Erschließung des Gemeindegebietes. Baulastträger für eine solche Straße kann daher in erster Linie nur die Stadt Berching sein.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.35 Einwendungsführer 0255

Der Einwendungsführer 0255 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 22. Juni 2013 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

- a) Lärmbelästigung,
- b) extreme Kosten und
- c) Umweltzerstörung

wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird folgendes festgestellt:

zu a) Das Anwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von > 500 m zur künftigen Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 auf. Eine eigene Berechnung wurde für das Anwesen daher zwar nicht durchgeführt, allerdings haben die vom Vorhabensträger für die Anwesen

- Im Winkel 11,
- Hauptstraße 1,
- Im Wieseck 2,
- Im Wieseck 6,
- Im Wieseck 10
- Im Wieseck 12 und
- Im Wieseck 14

durchgeführten Berechnungen maximale Lärmpegel von 45 dB(A) am Tag und 38 dB(A) in der Nacht ergeben. Es werden somit nicht nur die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.1.2.1 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, sondern sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht deutlich unterschritten. Nur der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass vorliegend sogar die niedrigeren für die Bauleitplanung maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht deutlich unterschritten werden.

Aufgrund der fehlenden rechtlichen Voraussetzungen entsteht dem Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Lärmschutzfenster etc.). Der Planfeststellungsbehörde ist bekannt, dass die genannten Grenzwerte der 16. BImSchV in der Fachwelt teilweise als zu hoch kritisiert werden und z.B. die Nachtwerte mit einem erholsamen Schlaf als unvereinbar angesehen werden. Im Rahmen der Planfeststellung kann der Vorhabensträger jedoch nur zur Einhaltung der momentan geltenden gesetzlichen Randbedingungen verpflichtet werden.

Bezogen auf das vom Einwendungsführer bewohnte Anwesen ist vorliegend auf alle Fälle davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

- zu b) Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Aufnahme als „vordringlicher Bedarf“ in den derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält. Der Bundesverkehrswegeplan besitzt Gesetzeskraft.

Der Bedarf ist somit für die Planfeststellung verbindlich, so dass sich weitere Ermittlungen und Ausführungen zur Planrechtfertigung erübrigen. Gemäß der Entscheidung des BVerwG vom 26. Oktober 2005 Az.: 9 A 33/04 darf im Rahmen der planerischen Abwägung die Frage des Verkehrsbedarfs nicht abweichend von den gesetzgeberischen Vorgaben entschieden werden. Es spielt daher keine Rolle ob und inwieweit andere Straßenbauprojekte hier höher oder vorrangiger einzustufen wären.

- zu c) Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 3: Unterlage 12.1, Kapitel 3 und 4). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Die Bewertung der Eingriffe erfolgte auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr sowie für Umwelt und Verbraucherschutz vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Ab-

schnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Soweit bisher ausgeübte Freizeitaktivitäten in bebauten Bereichen stattfinden, genießen sie den jeweiligen Schutz des ausgewiesenen Nutzungsgebietes. Für unbebaute oder unbeplante Flächen entlang der Trasse besteht hingegen kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen. In diesen Bereichen können höhere Lärmwerte oder auch geringfügig stärkere Luftschadstoffbelastungen auftreten. Dies ist jedoch mangels planungsrechtlich relevanter Schutzwürdigkeit der davon betroffenen Grundstücke hinzunehmen. Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung gerade dieser Flächen für Naherholungs- oder Freizeitaktivitäten besteht insoweit nicht. Auch hier gilt der Grundsatz, dass Art. 26 Abs. 1 BayNatSchG lediglich das Recht auf Naturgenuss und Erholung generell "nur in der freien Natur" gewährt. Es ist dem Einzelnen durchaus zuzumuten, sofern er sich durch Lärm und Abgase unzumutbar gestört fühlt oder aber Gesundheitsbeeinträchtigungen befürchtet, andernorts spazieren zu gehen, Rad zu fahren oder sonstige Freizeitbetätigungen zu unternehmen; er muss dies nicht gerade im Einwirkungsbereich der künftigen Ortsumgehungs-trasse tun. Im Übrigen werden aber die Emissionsbelastungen durch die neue Ortsumgehungs-trasse sowohl aus lärmschutzrechtlicher wie auch aus abgasrechtlicher Sicht in einer Größenordnung liegen, die keine Gesundheitsbeeinträchtigung für Erholungssuchende erwarten lässt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt.

Ziel des Baus der Ortsumgehungs-trasse von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrts-trasse von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden.

Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Anzumerken ist weiterhin, dass die Länge der Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung Neumarkt 1.922 m und in Fahrtrichtung Berching 1.695 m beträgt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabensträgers an, dass diese Längen mehr als ausreichend sind, um ein sicheres Überholen des langsamen Verkehrs auch für mehrere Fahrzeuge zu gewährleisten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Ortsumgehung von Mühlhausen beträgt für Pkw 100 km/h und für Lkw mit einem Gesamtgewicht über 7,5 t 60 km/h. Es mag zutreffen, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Dieses Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann aber nicht dem Vorhabensträger angelastet werden. Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Das nunmehrige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen im gesamten Streckenverlauf unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage. Diese höhenfreien Lösungen erfordern entsprechende Überführungsbauwerke, die über entsprechende Durchgangs- bzw. Durchfahrtshöhen verfügen müssen.

Der Einwand die „Gemeindeverbindungsstraße wird dann quasi zur Ortsumgehungsstraße der Ortsumgehung“ (Anmerkung: angesprochen ist offensichtlich die Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Weiherdorf) ist aus folgenden Gründen zurückzuweisen.

Entsprechend dem Ergebnis der von Professor Dr.-Ing. Kurzak erstellten Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2012 (Band 2: Unterlage 15) ergeben sich unter Hinweis auf die nachfolgende Abbildung 12 im Bereich von Weiherdorf

und Wappersdorf im Prognosejahr 2030 keine über die allgemeine Verkehrsentwicklung hinausgehenden Verkehrssteigerungen.

Prognose-Nullfall 2030:

Prognose-Planfall 2030:

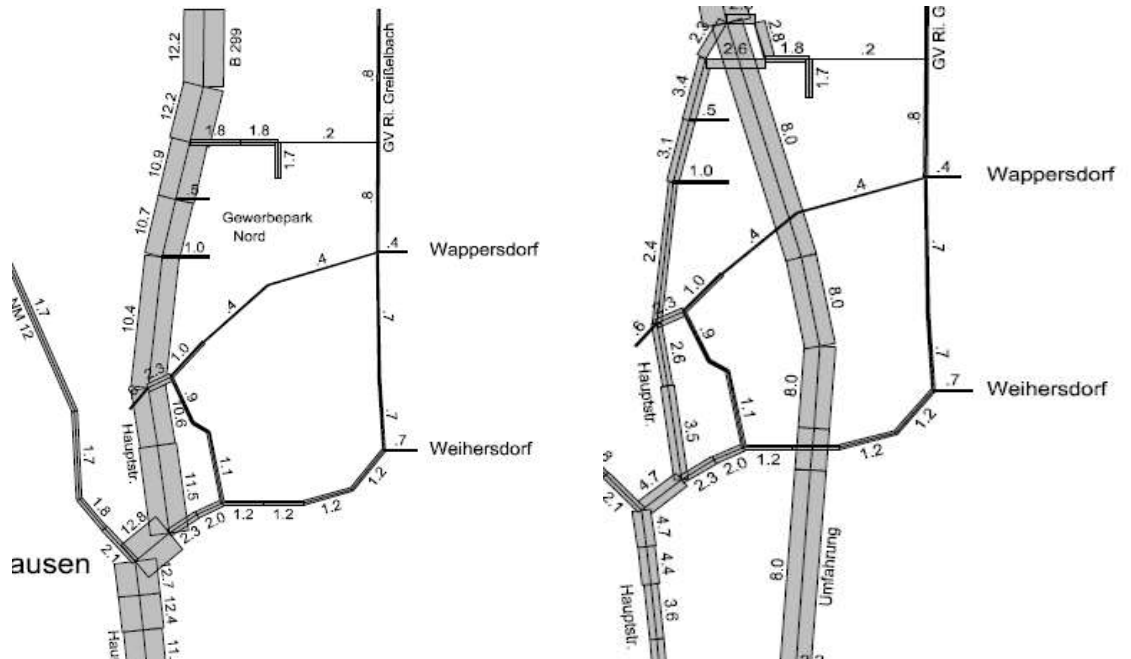


Abbildung 13: Gegenüberstellung der sich im Prognosejahr 2030 im Bereich von Weihersdorf ergebenden Verkehrsbelastungen im Nullfall und Planfall

Demnach ergeben sich für die Gemeindeverbindungsstraße von Mühlhausen nach Greißelbach im Prognosejahr folgende Verkehrsbelastungen für die einzelnen Planfälle:

Bereich	Prognosenullfall Kfz/24 h	Prognose-Planfall Kfz/24 h
Mühlhausen - Weihersdorf	1.200	1.200
Weihersdorf - Wappersdorf	700	700
Wappersdorf - Greißelbach	800	800

Tabelle 32: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2030 für den Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall im Bereich von Wappersdorf und Weihersdorf

Nachdem sich an den Verkehrszahlen zwischen dem Prognosenullfall (= ohne Ortsumgehung von Mühlhausen im Prognosejahr 2030) und dem Planfall (mit Ortsumgehung von Mühlhausen im Prognosejahr 2030) keine Änderungen ergeben, sind somit keine Verkehrsverlagerungen zur angesprochenen Gemeindeverbindungsstraße zu erwarten und liegen somit auch in lärmtechnischer Hinsicht keinen zusätzlichen Belastungen im Bereich von Weihersdorf vor.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des

Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.36 Einwendungsführer 0256

Der Einwendungsführer 0256 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 15. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.37 Einwendungsführer 0147 und 0148

Die Einwendungsführer 0147 und 0148 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Auf die ursprünglich vorgesehene und sehr geringfügige vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen während der Bauzeit wird von Seiten des Vorhabensträgers verzichtet. Zu den mit Schreiben vom 15. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in

diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.1.38 Einwendungsführer 0257

Der Einwendungsführer 0257 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 19. Juni 2013 vorgebrachten Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermieden, auf die umfangreichen Ausführungen in vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 bis 2.4.1.1.7 der Vorbemerkungen auf S. 198 verwiesen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 23. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2 Einwendungen durch die Rechtsanwälte Labbé & Partner vertretener Einwendungsführer

Mandanten:

Einwendungsführer 0109

Einwendungsführer 0111

Einwendungsführer 0186

Einwendungsführer 0189

Einwendungsführer 0077

Einwendungsführer 0159

Einwendungsführer 0014

Einwendungsführer 0184

Einwendungsführer 0055

Einwendungsführer 0016

Einwendungsführer 0124

Einwendungsführer 0109 Einwendungsführer 0026 Einwendungsführer 0178

Einwendungsführer 0177

Einwendungsführer 0015

Einwendungsführer 0188

Einwendungsführer 0031

Einwendungsführer 0081

Einwendungsführer 0258

Der Einwendungsschriftsatz vom 13. Juni 2013 gliedert sich in zwei Teile:

- einen allgemeinen Teil, der für jeden von der Rechtsanwaltskanzlei vertretenen Mandanten zutrifft und
- einen besonderen Teil, der auf die individuellen Belange der Einwendungsführer eingeht.

Bezüglich der individuellen Einwendungen wird auf die Ausführungen zu den jeweiligen Einwendungsführern verwiesen.

2.4.2.1 Allgemeine Einwendungen

Zu den allgemeinen Einwendungen wird folgendes festgestellt, wobei die Nummerierung des Einwendungsschriftsatzes beibehalten wird:

I. Vorbemerkungen

Auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen.

II. Einwendungsbefugnis

Die Einwendungsbefugnis der Grundstückseigentümer und Grundstückspächter ergibt sich aus den von der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und höchstrichterlichen Entscheidungen. Ergänzende Ausführungen sind nicht erforderlich.

III. Planungsrechtliche Grundlagen

Zu den allgemeingültigen planungsrechtlichen Grundlagen sind keine ergänzenden Ausführungen erforderlich.

III. Allgemeine Einwendungen

1. Landwirtschaftliche Belange

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planung ausreichend berücksichtigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung ungünstiger Zerschneidungen oder Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen ist aufgrund der Topographie, der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil Linienführung Ausgabe 1995) nicht möglich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3.3 dieses Beschlusses) ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Auf die Inanspruchnahme der für das Straßenbauvorhaben benötigten

Grundstücksflächen kann auch unter Würdigung der landwirtschaftlichen Interessen nicht verzichtet werden, da dies für das Bauvorhaben erforderlich und die Fläche auch nicht weiter reduzierbar ist. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhandenen Topographie. Durchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen lassen sich daher nicht immer vermeiden.

Das Vorhaben beansprucht unbestritten in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Bezüglich der im Einzelnen vorgetragenen Existenzgefährdungen einiger Einwendungsführer wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Einzeleinwendungen verwiesen.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Betrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267). Der Betriebs- bzw. Unternehmensgewinn errechnet sich im Rahmen der Buchführung als Differenz aus Ertrag und Aufwand, im Rahmen einer Planungsrechnung aus dem Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich landwirtschaftlicher Nebeneinkünfte abzüglich der Festkosten. Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der jährliche Gewinn des landwirtschaftlichen Unternehmens so hoch sein, dass nach Abzug der konsumptiven Entnahmen (Lebenshaltung, Steuern, Versi-

cherungen u.a.) eine Eigenkapitalbildung von 5000 - 8.000 €/Jahr verbleibt. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich, sie ist unter anderem von der Betriebsgröße abhängig. Von einem existenzfähigen Betrieb kann man ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 - 35.000 € ausgehen (Quelle: Buchführungsergebnisse 2009/2010).

Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter die genannten Beträge ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn, bzw. die Eigenkapitalbildung an die jeweilige Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und gegebenenfalls zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Schwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenzgrundlage dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber – ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08). Derartige Fälle sind hier nicht erkennbar.

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u. U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.04.2010, Az. 9 A 13.08, juris, Rd. Nr. 27). Gleiches gilt für Flächenverluste bis zu 0,5 ha.

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

eignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Hinsichtlich der Forderung den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben nach Möglichkeit Ersatzland zur Verfügung zu stellen ist festzustellen, dass eine Ersatzlandgestellung allenfalls bei einer Existenzgefährdung gewährt werden könnte. Unabhängig davon wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht sich nachhaltig zu bemühen den betroffenen Grundstückseigentümern landwirtschaftlicher Flächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses).

Die festgestellten Planunterlagen enthalten zwar weder eine immissionschutzfachliche Prüfung der lufthygienischen Auswirkungen der geplanten Maßnahme noch irgendwelche sonstigen Aussagen hierzu. Nach Einschätzung des für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz ist jedoch aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen.

Bezüglich entlang der künftigen Straßentrasse verbleibender immissionsbelasteter landwirtschaftlicher Grundstücke und der sich daraus ergebenden Folgen für die landwirtschaftlichen Produkte und ihre Vermarktung, wird nicht in Abrede gestellt, dass allein das Vorhandensein einer Straße als eine gravierende Störung empfunden wird und negative Auswirkungen auf die Vermarktungsmöglichkeiten haben kann. In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt aber die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 m und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist (vgl. BASt, Untersuchungen zu Fremdstoffbelastungen im Straßenseitenraum, Verkehrstechnik Heft V 122, 2005). Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Krafffahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßen-

grundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o.g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Es kann daher derzeit davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken beim Anbau von Nutzpflanzen nicht beeinträchtigt ist. Der Schadstoffgehalt im Boden ist nach den derzeitigen Erkenntnissen schon in einem kurzen Abstand zur Straße derart reduziert, dass er kaum noch feststellbar ist. Konkrete gesetzliche Abstandsvorschriften für die landwirtschaftliche Nutzung neben Straßen existieren nicht. Da die landwirtschaftliche Nutzung größtenteils erst in einem Abstand von mindestens 4,0 m (Bankett + Straßenböschung nach RAS-Q; vgl. auch Band 1: Unterlage 6.1, Blatt Nrn. 1 und 2) vom Fahrbahnrand beginnt, die Prognoseverkehrsleistung mit rd. 9.300 Kfz/24 h unter derjenigen, der in obiger Untersuchung behandelten Autobahn liegt, die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Auch für Produkte aus biologischem Anbau gelten weder besondere Schadstoffgrenzen noch ein bestimmter Mindestabstand zu stark befahrenen Straßen. Dass entsprechend einer gewissen Erwartungshaltung der Käufer von Bio-Produkten in Einzelfällen Vermarktungsschwierigkeiten auftreten können, wird erkannt. Jedoch schützt das Eigentumsgrundrecht nach Art. 14 Abs. 1 GG grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung (BVerwG vom 21.03.1996, 4 C 9/95, juris, Rd. Nr. 40 m. w. N.). Jedenfalls solange die rechtliche Verkehrsfähigkeit angebaute Produkte als „Bio-Produkte“ durch das angrenzende Bauvorhaben nicht beeinträchtigt wird und sich der geschädigte Anbau in engen Grenzen hält, ist eine mögliche Beeinträchtigung des Vermarktungserfolges hier im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Insoweit treten diese Belange hinter den für die planfestgestellte Trasse streitenden Belangen zurück.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.7.4 und 2.2.7.5 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Hinsichtlich der baustellenbedingten Staubbelastungen ist festzustellen, dass diese nur von vorübergehender Art sind und sich auf den unmittelbaren Baustellenbereich beschränken. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Vorübergehende Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation durch die Emissionen von Luftschadstoffen oder Staub durch die Bauausführung, insbesondere durch Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen führen bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 und 2.1.3 dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen ebenfalls zu keiner erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung. Trotz einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenfahrzeuge auf öffentlichen Straßen liegt auch dies noch im Gemeingebrauch der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen. Es ist auch davon auszugehen, dass die dadurch verursachte Zusatzbelastung nicht spürbar sein wird, sondern in der bereits vorhandenen Belastung in den betroffenen Bereichen aufgehen wird. Durch Lkw-Fahrten auf den nicht-öffentlichen Baustraßen ist ebenfalls mit keinen nennenswerten unzumutbaren Schadstoffbelastungen zu rechnen. Eine Verschmutzung der angrenzenden Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus ist bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.3 dieses Beschlusses festgesetzten Auflage nicht zu erwarten.

Die Begutachtung des Forstbestandes dient der Wertermittlung und betrifft somit Entschädigungsfragen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger bereits zugesichert, dass ein unabhängiger Forstsachverständiger mit der Begutachtung des Forstbestandes beauftragt wird. Auf Wunsch des betroffenen Eigentümers ist eine Teilnahme an der Begehung jederzeit möglich.

Die Verwertung des Holzbestandes wird dem jeweiligen Eigentümer freigestellt. Soweit die von den straßenbaubedingten Rodungen betroffenen Grundstückseigentümer die Baumbestände nicht selbst verwerten, wird der Vorhabensträger im Rahmen der Baufeldfreimachung für eine ordnungsgemäße Beseitigung des gerodeten Materials sorgen.

2. Drainagen

Vorhandene funktionsfähige Drainagen und Entwässerungseinrichtungen werden, soweit sie von der Straßenbaumaßnahme betroffen sind, den neuen Verhältnissen angepasst. Die Anpassung erfolgt vor der Beeinträchtigung der vorhandenen Drainageleitungen, so dass eine durchgängige Funktion gewährleistet ist. Eine Veränderung der Grundwassersituation ist nicht zu befürchten. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.9 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Dem Vorhabensträger wurde damit auch zur Auflage gemacht, dass durch landschaftspflegerische Maßnahmen Drainagen nicht durchwurzelt werden und ihre Funktion durch Anpflanzungen nicht beeinträchtigt wird.

Bezüglich der Änderung von Lageplänen aufgrund der eventuell vorzunehmenden Anpassungsmaßnahmen an Drainageeinrichtungen wird der Vorhabensträger, den betroffenen Grundstückseigentümern geänderte Planunterlagen zukommen zu lassen, soweit derzeit bereits entsprechende Lagepläne für die vorhandenen Drainageeinrichtungen existieren.

Der Ersatz durch die Baumaßnahmen verursachter Schäden ist in den allgemeinen Gesetzen ausreichend geregelt und bedarf keiner gesonderten bzw. zusätzlichen Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

3. Beeinträchtigung der wegemäßigen Erschließung und des Wegenetzes

Die Nutzung öffentlicher Straßen und Wege im Rahmen ihrer Widmung für den Verkehr (Gemeingebrauch) ist jedermann gestattet (Art. 15 BayStrWG). Die Instandhaltung bzw. Wiederherstellung des während der Bauausführung von Baufahrzeugen genutzten öffentlichen Feld- und Waldwegenetzes ist kein von den Einwendungsführern zu vertretender Belang. Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, mussten wir dem Vorhabensträger außerdem nicht auferlegen, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

3.1 Herstellung von Ersatzzufahrten

Auf die in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.4 bis 4.7 dieses Beschlusses formulierten Auflagen wird verwiesen.

Kurzzeitige nicht vermeidbare Behinderungen während der Bauausführung sind mit den jeweils Betroffenen abzustimmen. Bei längerfristigen Behinde-

rungen während der Bauzeit sind gegebenenfalls mit den Eigentümern und Bewirtschaftern abzustimmende Ersatzzufahrten einzurichten.

3.2 Wiederherstellung der Wegeverbindungen

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1, 7.1, Blatt-Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A) wird das vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst. Die Befestigung erfolgt entsprechend den Festlegungen der RLW 1999 bzw. 2005, so dass das Wegenetz von den gängigen landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden kann. Das nach den aktuellen Regeln der Technik bemessene nachgeordnete Wegenetz ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke sicherzustellen.

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die z.B. wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Anzumerken wäre in diesem Zusammenhang, dass der Vorhabensträger insgesamt durch entsprechende Querungsmöglichkeiten sowie Parallel- oder Ersatzwege Nachteile durch Umwege so gering als möglich gehalten hat, die Erschließung der Grundstücke ist jedenfalls sichergestellt.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen.

3.3 Aufrechterhaltung der Wegeverbindungen während der Bauzeit

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen - auch während der Bauzeit - wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 dieses Beschlusses verwiesen. Dem Straßenbaulastträger wurde zur Auflage gemacht durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist. Kurzzeitige Behinderungen während der Bauausführung sind mit den Betroffenen abzustimmen.

Die Befestigung der Wirtschaftswege erfolgt gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999 bzw. 2005)“ in der Regel ohne Bindemittel mit einer sogenannten wassergebundenen Deckschicht. Bei Längsneigungen von mehr als 8 % werden die Wege bituminös befestigt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.6.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4 Landwirtschaftliches Wegenetz

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen aufrechtzuerhalten. Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlagen 1 und 7.1, Blatt-Nrn. 1A, 2A, 3 und 4A bis 6A) wird das vorhandene Wegenetz durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst und somit in ausreichender Weise wiederhergestellt wird, bedeutet aber nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Je nach Lage der Flurstücke und dem Herkunftsort der bewirtschaftenden Landwirte kann es künftig für die weitere Bewirtschaftung dieser Flä-

chen im Einzelfall zu Umwegen kommen. Diese künftigen Umwege werden allerdings von der Planfeststellungsbehörde in allen Fällen für zumutbar angesehen.

Der Wegebau im Zuge von Straßenbauvorhaben wird einschließlich der zugehörigen Über- oder Unterführungen nach den "Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003", des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003) und dem ergänzend dazu heranzuziehenden "Arbeitsblatt DWA-A 904 - Richtlinien für den ländlichen Wegebau" Ausgabe 2005 der deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) - ehemals RLW 99 - geplant und ausgeführt.

Darin ist festgelegt, dass, falls wegen des Neubaus von Bundesfernstraßen vorhandene ländliche Wege zu ändern sind, der Baulastträger oder Eigentümer nur Anspruch darauf hat, dass der ursprüngliche oder ein gleichwertiger Zustand der Wege hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit wieder hergestellt wird. Die Kosten für Maßnahmen, die darüber hinausgehen, hat der Träger der Straßenbaulast, bei einem Privatweg letztlich der Eigentümer, zu tragen.

Die zu ändernden oder neu zu bauenden bzw. auszubauenden Wege sind nach der Einteilung und Definition der RLW ausschließlich Feldwege bzw. Wirtschaftswege. Für die zu ändernden Wege wird eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m vorgesehen. Die Bankette werden in Abhängigkeit vom zu erwartenden Begegnungsverkehr mit jeweils 0,75 m befahrbarer Breite angelegt, so dass sich – wie gefordert - eine befestigte Kronenbreite von 4,50 m ergibt.

Dasselbe gilt sinngemäß auch für die im Zuge der Wiederherstellung bzw. Ergänzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes vorgesehenen Brückenbauwerke. In Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung des anschließenden Wirtschaftsweges werden Überführungen mindestens mit einer lichten Weite von 4,50 m zwischen den Geländern angelegt.

Die Planfeststellungsbehörde geht allerdings davon aus, dass das nach den festgestellten Plänen vorgesehene Ersatzwegenetz sowohl hinsichtlich des künftigen Wegenetzes wie auch hinsichtlich der Dimensionierung ausreichend bemessen ist. Daher sind keine weitergehenden Verbesserungen bzw. Ergänzungen am vorgesehenen Ersatzwegenetz veranlasst, auch wenn seitens der Planfeststellungsbehörde durchaus eingeräumt wird, dass die Zwänge und Entwicklungen in der Land- und Forstwirtschaft, die meist

auch mit immer größer werdenden Betriebsflächen einhergehen, immer längere Wegstrecken für den einzelnen Landwirt bedingen und letztendlich nur durch die natürlicherweise endliche Arbeitszeit begrenzt werden. Um Arbeitszeit einzusparen, wird vor allem eine ausreichende Maschinenausstattung benötigt. Um deren Vorteile nicht nur auf den Flächen selber, sondern auch auf den zuführenden Wegestrecken nutzen zu können, ist eine bessere bzw. schnellere Befahrbarkeit der Wege durchaus wünschenswert. Ein über diese Festlegungen der einschlägigen Regelwerke hinausgehender Ausbaustandard des landwirtschaftlichen Wegenetzes ist aber nicht Aufgabe des Vorhabensträgers und kann ihm auch nicht zur Auflage gemacht werden.

Forderungen bezüglich einer lichten Durchfahrtsbreite von 7,50 m für Brückenbauwerke im Zuge von Wirtschaftswegen sowie einer Trassenführung solcher Wege im Bereich von Dammschüttungen, dass diese Wege auch von Mähreschern mit einer Schnittbreite von 8,00 m befahren werden können, sind daher zurückzuweisen.

Eine Entschädigung für die Unterbrechung von Zufahrten ist unter der Voraussetzung des § 8a Abs. 5 FStrG bzw. Art. 17 Abs. 3 BayStrWG bei längeren, existenzgefährdenden bzw. unzumutbaren Unterbrechungen zu leisten. Unterhalb dieser Eingriffsschwelle sind Erschwerungen der Zufahrt im Rahmen der Sozialgebundenheit des Eigentums hinzunehmen (BayVGH Urteil vom 24. Juni 2003, Az.: 8 A 02.40090). Mit der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.5 dieses Beschlusses formulierten Auflage, wonach der Vorhabensträger durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen hat, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist, ergeben sich weder längerfristige unzumutbare Unterbrechungen noch resultieren daraus Existenzgefährdungen.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

Die Fahrbahnbreite der zum Rückbau zu öffentlichen Feld- und Waldwegen vorgesehenen Straßen bzw. der neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldwege sowie die Befestigung der Wege und der Einmündungsbereiche in das übergeordnete Straßennetz erfolgt entsprechend den einschlägigen Regelwerken für den ländlichen Wegebau (RLW 1999 bzw. 2005), so dass das anzupassende landwirtschaftliche Wegenetz mit den heute üblichen landwirtschaftlichen Großmaschinen problemlos genutzt werden kann.

4. Vorübergehende Inanspruchnahme

Dem Vorhabensträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.13 zur Auflage gemacht dafür Sorge zu tragen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener Flächen nicht beeinträchtigt wird.

Ebenso wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht die vorübergehend beanspruchten Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 dieses Beschlusses). Bezüglich forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke ist hiermit auch eine entsprechende Wiederaufforstung verbunden. Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden bzw. Humus bei genügend abgetrocknetem Zustand sowie die Wiederaufbringung bei trockener Witterung in möglichst wenigen Arbeitsgängen wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.10 dieses Beschlusses).

Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten spürbare Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Straßenbaulastträger nachträglich – im Einvernehmen mit dem Eigentümer – geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.11 dieses Beschlusses).

Soweit Humus nicht für die Baumaßnahme benötigt wird, hat der Vorhabensträger zugesichert, dass dieser beim jeweiligen Eigentümer verbleiben kann.

5. Aufmaß verbleibender Restflächen

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Unabhängig von der Frage inwieweit für die geforderte Erstattung der behaupteten Verwaltungsmehrkosten eine rechtliche Grundlage besteht, handelt es sich um Entschädigungsfragen, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren zu regeln wären.

6. Unwirtschaftliche Restflächen

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer.

7. Ersatzland

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Die Planfeststellungsbehörde muss daher nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefähr-

dung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einstellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung jedoch ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG vom 28.01.1999, UPR 1999, 268).

8. Schadstoffbelastung

Wie zu vorstehender Ziffer 1 der allgemeingültigen Einwendungen bereits festgestellt, ist nach Einschätzung des für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiets 50 der Regierung der Oberpfalz aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen..

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 9.300 Kfz/24h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 9.300 Kfz/24h und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.7.4 und 2.2.7.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der baustellenbedingten Staubbelastungen ist festzustellen, dass diese nur von vorübergehender Art sind und sich auf den unmittelbaren Baustellenbereich beschränken. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Vorübergehende Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation durch die Emissionen von Luftschadstoffen oder Staub durch die Bauausführung, insbesondere durch Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen führen bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.3 und 2.1.4 dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen ebenfalls zu keiner erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung. Trotz einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenfahrzeuge auf öffentlichen Straßen liegt auch dies noch im Gemeingebrauch der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen. Es ist auch davon auszugehen, dass die dadurch verursachte Zusatzbelastung nicht spürbar sein wird, sondern in der bereits vorhandenen Belastung in den betroffenen Bereichen aufgehen wird. Durch Lkw-Fahrten auf den nicht-öffentlichen Baustraßen ist ebenfalls mit keinen nennenswerten unzumutbaren Schadstoffbelastungen zu rechnen. Eine Verschmutzung der angrenzenden Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus ist bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.4 dieses Beschlusses festgesetzten Auflage nicht zu erwarten.

Die höchsten Gehalte an Streusalz finden sich in unmittelbarer Straßennähe. Ab einer Entfernung von etwa 15 m können in der Regel in keinem Bodenhorizont erhöhte Konzentrationen nachgewiesen werden. Neben streusalzbedingten physikalischen und chemischen Veränderungen des Bodens kann es zu Beeinträchtigungen der Bodenlebewelt kommen. Durch den Abstand des Fahrbahnrandes von den landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie die Filterwirkung der Bepflanzung auf Damm- und Einschnittsböschungen werden die Auswirkungen auf die Bodennutzung zumutbar. Zudem wird das anfallende Fahrbahnwasser, soweit es nicht bereits über die Straßenböschungen versickert wird, in Mulden oder Gräben gesammelt und versickert (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.6.6.4 dieses Beschlusses), so dass es nicht direkt auf landwirtschaftliche Nutzflächen gelangt.

9. Baudurchführung

Während der Baumaßnahme wird für die örtliche Bauleitung und Bauüberwachung ein eigenes Baubüro eingerichtet. Als Ansprechpartner des Vorhabensträgers steht das vor Ort tätige Personal während der Dienststunden jederzeit zur Verfügung.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, die überlassenen Flächen rechtzeitig vor Baubeginn in der Örtlichkeit zu kennzeichnen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Dem Vorhabensträger wurde zur Auflage gemacht, von der Maßnahme berührte Ver- und Entsorgungsleitungen im Benehmen mit den Versorgungsunternehmen bzw. Eigentümern in erforderlichem Umfang zu sichern und funktionsfähig anzupassen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses).

10. Grundwasser

Sowohl die Trasse der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 wie auch der Querspange im Zuge der Kreisstraße NM 19 verlaufen nahezu ausschließlich in Dammlage.

Die im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen durchgeführten Baugrunduntersuchungen haben ergeben, dass baubedingte Eingriffe in das Grundwasser voraussichtlich lediglich im Bereich der Querspange erforderlich werden. Aufgrund des nicht tragfähigen Untergrundes ist ein Bodenaustausch erforderlich, der zu einer randlichen Anschneidung des Grundwasserspiegels führen kann. Eine Durchtrennung vorhandener Grundwasserleiter kann aufgrund der randlichen Anschneidung des Grundwasserspiegels allerdings ausgeschlossen werden, so dass daher nicht von nachhaltigen Eingriffen in das Grundwassersystem auszugehen ist, aus denen Standortveränderungen resultierten könnten.

Der Ersatz durch die Baumaßnahmen verursachter Schäden ist in den allgemeinen Gesetzen ausreichend geregelt und bedarf keiner gesonderten bzw. zusätzlichen Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

11. Oberflächenentwässerung

Die geplanten Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung wurden vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg fachtechnisch geprüft und die entsprechenden Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses aufgenommen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.6.6.4 und 2.2.9 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Schadensersatz- und Entschädigungsfragen sind im Übrigen in den allgemeinen Gesetzen ausreichend geregelt und bedürfen keiner gesonderten bzw. zusätzlichen Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

12. Lärmschutz

Grundlage für die Berechnungen sind die Vorgaben der RLS-90 (Richtlinie

für den Lärmschutz an Straßen). Diese Richtlinie wurde mit der 16. BImSchV als verbindliche Vorschrift zur Berechnung von Schallimmissionen aus Straßenverkehr eingeführt. Im Textteil der schalltechnischen Untersuchung ist ausgeführt, welche Eingangswerte in die Berechnung der Beurteilungspegel einfließen (Band 2: Unterlage 11, Kapitel 1). Dem Berechnungsprogramm liegt ein dreidimensionales Geländemodell zugrunde, so dass neben den Immissionsorten u.a. Straßen in Lage und Höhe, bestehende Bebauung sowie das vorhandene Gelände in die Berechnungen mit eingehen. Des Weiteren wird bei den Berechnungen auch leichter Wind von der Straße zum jeweils untersuchten Immissionsort mit berücksichtigt.

Ebenso ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die der Lärmbeurteilung zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak vom 5. Dezember 2012 methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Gründe, die Zweifel an den Ergebnissen des neuen Verkehrsgutachtens von Prof. Dr. Ing. Kurzak wecken könnten, sind nicht erkennbar. Von Seiten des für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiets 50 der Regierung der Oberpfalz wurden gegen die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmbeurteilungen keine Einwände erhoben.

Als Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen (Band 2: Unterlage 11.3) konnte festgestellt werden, dass die zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten und somit keine Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung den Einbau eines lärmmindernenden Fahrbahnbelages (Band 2: Unterlage 11.1, Kapitel 1) vorgesehen. Nach heutigem Erkenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass solche Fahrbahnbeläge eine Lärmpegelminderung von bis zu - 2 dB(A) nach RLS-90 erreichen. Die lärmmindernde Wirkung kann ausweislich der Verwendung bei anderen Straßenbaumaßnahmen nachgewiesen werden.

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbelastungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der in der Verkehrsprognose angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2030 sehr

unwahrscheinlich ist.

Eine Überprüfung der lärmtechnischen Untersuchungen ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich und diesbezügliche Forderungen daher zurückzuweisen.

13. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

13.1 Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A) sind auf Flächen der von der Kanzlei Labbé & Partner vertretenen Einwendungsführer keine landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

13.2 Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich. Durch die Regelungen dieses Beschlusses (Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.9 und 4.12) wird sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen durch die geplante Straßenbepflanzung kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Die Straßenbepflanzung ist demnach unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd. Nr. 54). Der Vorhabensträger wird aber in seiner Planung die Einhaltung von Mindestabständen für Pflanzmaßnahmen auf der Grundlage der Erstaufforstungs-Richtlinie (ErstAuffR, Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 24. August 2006, Az. F 1-FG 103.4-395) gewährleisten. Aufgrund der gewählten Pflanzabstände und der nachfolgenden Pflege sind keine Folgeschäden auf Nachbargrundstücken zu befürchten.

Bezüglich der Zufahrtsmöglichkeiten zu Grundstücksrestflächen wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.5, 4.6 und 4.7 sowie die Ausführungen zu vorstehenden Ziffern 3.3 und 3.4 der allgemeingültigen Einwen-

dungen verwiesen. Ein ausreichender Abstand der Gehölze zu den Grundstückszufahrten ist insofern sichergestellt, als aus Gründen der Verkehrssicherheit im Bereich der Zufahrten entsprechende Sichtfelder freigehalten werden müssen. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger zugesichert, die Bepflanzungen unter Berücksichtigung des Pflanzenwachstums so vorzunehmen, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Zufahrten kommt. Die Aufnahme entsprechender Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss ist weder gerechtfertigt noch erforderlich.

14. Allgemeine Entschädigungspflicht

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, werden dem Vorhabensträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabensträger entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt.

2.4.2.2 Einwendungsführer 0111

Der Einwendungsführer 0111 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nrn. 5 und 6A sowie Unterlage 14.2). Das Grundstück Fl.-Nr. 861, Gemarkung Pollanten wurde entsprechend der Aussagen im Einwendungsschriftsatz in den 60er Jahren für eine genehmigte Mülldeponie genutzt. Insofern wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Antrag, dass der Einwendungsführer von jeglicher Haftung freigestellt wird und der Vorhabensträger für sämtliche Untersuchungs-, Sanierungs- und sonstigen Maßnahmen nach dem BBodSchG, dem KrW-/AbfG oder sonstigen Rechtsvorschriften ausschließlich und alleinig rechtlich und finanziell verantwortlich ist, wird zurückgewiesen. Haftungsaufgaben haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

Fazit:

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

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

2.4.2.3 Einwendungsführer 0186

Der Einwendungsführer 0186 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 3 sowie Unterlage 14.2). Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers 0186 verfügt entsprechend der von der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner mit Schreiben vom 26. August 2013 übersandten Unterlagen über 31,42 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen und ca. 4,64 ha Waldfläche. Durch das Straßenbauvorhaben gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb insgesamt 2,46 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen (2,13 ha Eigentums und 0,33 ha Pachtflächen) verloren, wobei hierbei die im Einwendungsschriftsatz angeführte unwirtschaftliche Restfläche aus dem Grundstück Fl.-Nr. 1055, Gemarkung Wappersdorf mit berücksichtigt wurde. Unabhängig von der Frage inwieweit es sich bei den Pachtflächen um langfristig angepachtete Flächen handelt, entspricht dies einem Flächenverlust von 7,82 % bezogen auf die landwirtschaftliche Nutzfläche von 31,42 ha. Eine durch den Entzug landwirtschaftlicher Flächen verursachte Existenzgefährdung wurde vorgetragen. Der Einwand der Existenzgefährdung wurde einer näheren Prüfung unterzogen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27). Vorliegend wäre allerdings noch zu klären, inwieweit es sich tatsächlich um einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb handelt, da laut Schreiben der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner vom 26. August 2013 der Einwendungsführer den Landwirtschaftsbetrieb im Nebenerwerb führt. Laut Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg wird der landwirtschaftliche Betrieb jedoch im Haupterwerb geführt. Eine weitere Aufklärung des Sachverhalts ist aber insoweit entbehrlich, als dem Einwendungsführer von Seiten des Vorhabensträgers das Grundstück Fl.-Nr. 752, Gemarkung Mühlhausen mit einer Flächengröße von ca. 1,3 ha verbindlich als Ersatzland angeboten wurde, so

dass sich der Flächenverlust auf 3,1 % reduziert. Dieses Ersatzlandangebot ist auch Bestandteil des vorliegenden Beschlusses (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2). Das Ersatzlandangebot wurde zwischenzeitlich vom Einwendungsführer angenommen und der Einwand der Existenzgefährdung zurückgenommen (Notarvertrag vom 19. November 2014).

Unabhängig davon ist bei einem Flächenverlust von 3,1 % nicht mehr von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes auszugehen, sollte er im Vollerwerb geführt werden. Soweit der landwirtschaftliche Betrieb im Nebenerwerb geführt wird, kann unter den gegebenen Umständen der Grundverlust für den Betrieb des Einwendungsführers eine Belastung darstellen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einem Nebenerwerbsbetrieb regelmäßig bereits dem Grundsatz nach der Einwand einer Existenzgefährdung ausscheidet, da ein derartiger Betrieb nicht darauf angelegt ist, dem Betriebsleiter und seiner Familie ein langfristiges Auskommen zu gewährleisten. Besondere Umstände, die diese Annahme in Frage stellen könnten, drängen sich auch unter Zugrundelegung der vom Einwendungsführer vorgelegten bzw. dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg übermittelten Betriebsdaten nicht auf.

Von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwendungsführers ist daher aufgrund des Flächenverlustes auch nicht auszugehen.

Zu den ansonsten vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. Erwerb der Restfläche aus der Fl.-Nr. 1055 auf Verlangen des Einwendungsführers;
2. Bereitstellung von Ersatzland und Übernahme der Grunderwerbsnebenkosten durch den Vorhabensträger;
3. Aufrechterhaltung des Wirtschaftsweges Fl.-Nr. 743, Gemarkung Mühlhausen

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.: Das Grundstück Fl.-Nr. 1055, Gemarkung Wappersdorf wurde zwischenzeitlich bereits vom Vorhabensträger erworben. Der Einwand auf Erwerb des Restgrundstücks hat sich somit erledigt.

zu 2.: Die Planfeststellungsbehörde muss nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtli-

chen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Unabhängig davon, dass dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht wurde, sich nachhaltig um geeignete Ersatzflächen insbesondere für Vollerwerbsbetriebe zu bemühen, hat der Vorhabensträger - unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen - dem Einwendungsführer bereits ein entsprechendes Ersatzlandangebot unterbreitet und vom Einwendungsführer auch angenommen. Der Einwand hat sich somit ebenfalls erledigt.

zu 3.: Die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 quert ca. bei Bau-km 2+160 den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 743, Gemarkung Mühlhausen, den sogenannten „Herrenweg“.

Eine Aufrechterhaltung der Wegeverbindung an der Kreuzungsstelle mittels eines direkten Anschlusses des Herrenweges an die Bundesstraße 299 ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zulässig.

Es wird nicht verkannt, dass sich die Wegeverbindung zwischen der Hofstelle und den Flächen westlich der Ortsumgehung von Mühlhausen (z.B. Pachtfläche Fl.-Nr.134, Gemarkung Mühlhausen) durch die Unterbrechung des Herrenweges verlängert.

Die Grundstücke westlich der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 sind aber zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdort nach Mühlhausen (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 118), die bei ca. Bau-km 2+600 die Bundesstraße 299 höhenfrei quert, und weiterführend über die öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.-Nrn. 684 und 684/1, jeweils Gemarkung Mühlhausen in zumutbarer Weise erreichbar.

Werden Landwirte oder landwirtschaftlich Tätige auf neue Wegeverbindungen zu ihren Betriebsgrundstücken verwiesen, so müssen diese trotz der damit verbundenen Umwege zumutbar sein; verbleibende Nachteile sind dann entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

Zumutbar ist ein Ersatzweg nicht erst dann, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (BVerwG Urteil vom 21. Dezember 2005, Az 9A 12/05, in juris). Eine solche ist hier zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdorf nach Mühlhausen (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 118) und weiterführend über die öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.-Nrn. 684 und 684/1, jeweils Gemarkung Mühlhausen gegeben. Es handelt sich um einen Mehrweg von maximal ca. 500 m. Im Hinblick auf die Wirtschaftserfordernisse der anliegenden Grundstücke ist ein Umweg in diesem Rahmen nach ständiger Rechtsprechung zumutbar.

Unabhängig von der Tatsache, dass unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in einem Abstand von knapp 450 m südlich der Kreuzung des Herrenweges mit der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 eine höhenfreie Kreuzung geschaffen wird, ist eine höhenfreie Kreuzung des Herrnweges ob mittels eines Über- oder Unterführungsbauwerks aus folgenden Gründen als unverhältnismäßig abzulehnen:

- Die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 verläuft im Kreuzungsbereich mit dem Herrenweg in Dammlage (Dammhöhe ca. 1,50 m). Um die erforderliche Durchfahrtshöhe von $\geq 4,50$ m einhalten zu können, müsste der Herrenweg entsprechend angehoben werden, so dass entsprechende Dammschüttungen erforderlich würden, die unter Berücksichtigung der erforderlichen Überbaustärke zu Dämmen mit einer Höhe von über 7,00 m führen würden. Der hohe Straßendamm wirkt sich nicht nur negativ auf das Landschaftsbild aus, sondern führt auch zu zusätzlichen und nicht vertretbaren Eingriffen in die Natur sowie Grundstücke Dritter.
- Um die Befahrbarkeit eines Unterführungsbauwerks durch landwirtschaftliche Fahrzeuge sicherstellen zu können, müsste der Herrenweg entsprechend abgesenkt werden. Aufgrund des oberflächennah anstehenden Grundwassers, müsste hierzu eine wasserdichte Wanne errichtet werden, die sich nicht nur finanziell, sondern insbesondere auch betriebstechnisch nachteilig auswirken würde. So kann das anfallende Oberflächenwasser im Unterführungsbauwerk nicht im freien Gefälle abgeleitet werden, wodurch eine teure und unterhaltungsaufwendige Pumpenanlage erforderlich wird. Die Geländeeinschnitte erfordern darüber hinaus einen zusätzlichen Flächenverbrauch und führen zu Eingriffen in die Natur.

- Eine eigene höhenfreie Kreuzungsmöglichkeit des Herrenweges ist insoweit zu verwerfen, als sich der Bau zweier gesonderter Brückenbauwerke für den Herrenweg (ca. Bau-km 2+160) und für die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdorf nach Mühlhausen (ca. Bau-km 2+600) aufgrund des geringen Abstandes hinsichtlich des Bau- und Unterhaltungsaufwandes als unverhältnismäßige Maßnahme darstellt, während sich die Umwege bei der nunmehr planfestgestellten Lösung in Grenzen halten und als zumutbar zu qualifizieren sind.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.4 Einwendungsführer 0189

Der Einwendungsführer 0189 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 1A sowie Unterlage 14.2). Entsprechend dem vorliegenden Einwendungsschriftsatz vom 13. Juni 2013 wurden keine Einzeleinwendungen erhoben, so dass lediglich auf die Ausführungen zu den allgemein gültigen Einwendungen in vorstehender Ziffer 2.4.2.1 verwiesen wird.

Fazit

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der

Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.2.5 Einwendungsführer 0077

Der Einwendungsführer 0077 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 3 sowie Unterlage 14.2). Zu den vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. Erwerb der Restflächen des vom Straßenbauvorhaben betroffenen Grundstücks auf Verlangen des Einwendungsführers;
2. Bereitstellung von Ersatzland;
3. Überprüfung der Lärmschutzprognose und technische Vorkehrungen zum Lärmschutz für das Wohnanwesen des Einwendungsführers

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.: Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 Bayer. Enteignungsgesetz). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (wie Grundverluste etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Erst im Grunderwerbsverfahren kann letztlich verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Insoweit wird zu-

sätzlich auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 1 der allgemein gültigen Einwendungen wird verwiesen.

- zu 2.: Die Planfeststellungsbehörde muss nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Nachdem der landwirtschaftliche Betrieb im Nebenerwerb geführt wird, mag der Grundverlust unter den gegebenen Umständen für den Betrieb des Einwendungsführers eine Belastung darstellen, es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einem Nebenerwerbsbetrieb regelmäßig bereits dem Grundsatz nach der Einwand einer Existenzgefährdung ausscheidet, da ein derartiger Betrieb nicht darauf angelegt ist, dem Betriebsleiter und seiner Familie ein langfristiges Auskommen zu gewährleisten. Besondere Umstände, die diese Annahme in Frage stellen könnten, drängen sich nicht auf.
- zu 3.: Auf die Ausführungen zu Ziffer 12. der allgemein gültigen Einwendungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Wohnanwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von über 900 m zum Straßenbauvorhaben auf und liegt somit weit außerhalb des Einwirkungsbereichs, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen durchgeführt wurden. Nachdem die durchgeführten Berechnungen aber bereits für näher am Straßenbauvorhaben gelegene Anwesen die Einhaltung der zulässigen gesetzlichen Grenzwerte nachgewiesen haben, ist auch davon auszugehen, dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärmbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.2.6 Einwendungsführer 0159

Der Einwendungsführer 0159 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 und 4 sowie Unterlage 14.2). Der landwirtschaftliche Vollerwerbsbetrieb des Einwendungsführers 0159 verfügt entsprechend der von der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner mit Schreiben vom 4. September 2013 übersandten Unterlagen über insgesamt 58,65 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen (11,83 ha Eigentumsfläche + 46,82 ha Pachtflächen). Gemäß der Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg vom 25. Juni 2013 verfügt der landwirtschaftliche Vollerwerbsbetrieb des Einwendungsführers über eine landwirtschaftliche Nutzfläche von 59,20 ha. Durch das Straßenbauvorhaben gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb insgesamt 3,87 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen (0,31 ha Eigentums und 3,56 ha Pachtflächen) verloren, wobei hierbei die im Einwendungsschriftsatz angeführten unwirtschaftlichen Restflächen aus den Grundstücken Fl.-Nr. 1007, Gemarkung Pollanten sowie Fl.-Nrn. 136, 541 und 541/1, jeweils Gemarkung Wappersdorf in einem Gesamtumfang von 1,56 ha – ohne nähere Nachprüfung inwieweit es sich tatsächlich um unwirtschaftliche Restflächen handelt - mit in Ansatz gebracht wurden. Erst in dem außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grunderwerbsverfahren kann verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Unabhängig von der Frage inwieweit es sich bei den Pachtflächen um langfristig angepachtete Flächen handelt, entspricht dies einem Flächenverlust von 6,60 % bezogen auf die landwirtschaftliche Nutzfläche von 58,65 ha bzw. 6,54 % bezogen auf ei-

ne landwirtschaftliche Nutzfläche von 59,2 ha. Eine durch den Entzug landwirtschaftlicher Flächen verursachte Existenzgefährdung wurde vorgetragen. Den Einwand der Existenzgefährdung haben wir einer näheren Prüfung unterzogen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27). Die Planfeststellungsbehörde ist nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen dem Eigentümer zu leisten sind. Um jedoch einen möglichen Existenzverlust des Vollerwerbsbetriebes auszuschließen, hat der Vorhabensträger dem Einwendungsführer aus dem Grundstück Fl.-Nr. 199, Gemarkung Weidenwang eine Teilfläche von ca. 1,8 ha verbindlich als Ersatzland angeboten. Dieses Ersatzlandangebot ist auch Bestandteil des vorliegenden Beschlusses (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2). Die angebotene Ersatzfläche wird derzeit bereits landwirtschaftlich genutzt und ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für den Betrieb des Einwendungsführers als Ersatzfläche geeignet. Unter Berücksichtigung der Ersatzfläche verringert sich der Flächenverlust auf ca. 2,07 ha, was einem Verlust von ca. 3,53 % bezogen auf die landwirtschaftliche Nutzfläche von 58,65 ha bzw. 3,50 % bezogen auf eine landwirtschaftliche Nutzfläche von 59,2 ha des Einwendungsführers entspricht. Eine Existenzgefährdung des Vollerwerbsbetriebes des Einwendungsführers kann unter Berücksichtigung des verbindlichen Ersatzflächenangebotes mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Aber selbst wenn man eine Existenzgefährdung unterstellen würde, könnte die Planfeststellungsbehörde hier die Entscheidung für die Plantrasse nicht verweigern, denn der Vorhabensträger hat die Erforderlichkeit des Vorhabens nachgewiesen und belegt, dass andere Trassierungen, mit denen der Betrieb des Einwendungsführers ganz oder zumindest besser geschont werden könnte, unter Abwägung der konkurrierenden Belange unverhältnismäßig wären. Dies ist vorstehend, insbesondere in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses, näher erläutert.

Zu den ansonsten vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. Erwerb der westlichen Restfläche aus der Fl.-Nr. 1007 auf Verlangen des Einwendungsführers;
2. im Bereich der Fl.-Nr. 1007, Gemarkung Pollanten ist sicherzustellen, dass die vorhandene Drainage während und nach Abschluss der Bauarbeiten funktionsfähig erhalten bleibt;

3. die Grabenführung laut den Lageplänen entspricht nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Im Bereich der Fl.-Nr. 1007 ist die Dimensionierung der Grabenführung zu überprüfen. Ein dauerhaft problemloser Abfluss bei Starkregenereignissen muss zur Vermeidung eines Rückstaus gewährleistet sein.

wird wie folgt Stellung genommen:

- zu 1.: Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 Bayer. Enteignungsgesetz). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (wie Grundverluste etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Erst im Grunderwerbsverfahren kann letztlich verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Insoweit wird zusätzlich auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 1 der allgemein gültigen Einwendungen verwiesen.
- zu 2.: Die Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung bestehender funktionsfähiger Drainage- und Entwässerungseinrichtungen wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.9 dieses Beschlusses).
- zu 3.: Die festgestellten Planunterlagen beruhen unter Hinweis auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 auf der amtlichen Kartierung. Es trifft zu, dass der tatsächliche Verlauf des Entenbaches nicht mit den kartierten Unterlagen übereinstimmt. Die Lage der zur Querung der Gräben erforderlichen Bauwerke beruht allerdings auf Bestandsvermessungen, so dass die tatsächlichen Verhältnisse entsprechend berücksichtigt sind.

Die Entwässerung der Straße erfolgt grundsätzlich über die Versickerung des anfallenden Wassers. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Im Damm-

bereich erfolgt die Versickerung dabei über die Bankette und Böschungen sowie z.T. über Versickermulden bzw. –gräben am Böschungsfuß. Dort, wo das Planum der Straße unterhalb des Geländes zu liegen kommt, werden beiderseits Versickergräben angelegt. Die Bemessung der Versickergräben erfolgt als dezentrale Versickeranlage entsprechend der einschlägigen Regelwerke. Die Versickerung erfolgt über eine 20 cm dicke bewachsene Oberbodenschicht.

Die zur Querung der Gewässer bzw. Gräben erforderlichen Bauwerke und Durchlässe sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt und so ausreichend bemessen, dass keine Rückstausituationen auftreten.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.7 Einwendungsführer 0014

Der Einwendungsführer 0014 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nrn. 1A und 2A sowie Unterlage 14.2). Die vom Bauvorhaben betroffenen Flächen sind gemäß der Angaben im Einwendungsschriftsatz der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner vom 13. Juni 2013 insgesamt verpachtet. In Ziffer 1 des Einzeleinwendungsschriftsatzes wird lediglich die Betroffenheit der einzelnen Grundstücke beschrieben und erklärt, dass die betroffenen Grundstücke insgesamt verpachtet sind. Weitere Ausführungen hierzu erübrigen sich. Zu den ansonsten vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

2. Modifizierung der Planung im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 556, Gemarkung Wappersdorf;
3. Rückbau des Wirtschaftsweges Fl.-Nr. 553, Gemarkung Wappersdorf um eine gemeinsame Bewirtschaftung der Grundstücke Fl.-Nrn. 554 und 556, jeweils Gemarkung Wappersdorf zu ermöglichen. Verlegung des Entwässerungsgrabens an den neuen Wirtschaftsweg (Bauwerk 114).;

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 2.: Der Vorhabensträger hat die Planungen überarbeitet (vgl. Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 2A). Der ursprünglich geplante Anwandweg ist entfallen, so dass auch ein Abbruch der Maschinenhalle nicht mehr erforderlich ist. Der Einwand hat sich somit erledigt.

zu 3.: Von Seiten des Vorhabensträgers wird auf die im Bereich des Weges Fl.-Nr. 553, Gemarkung Wappersdorf vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen verzichtet. Der Vorhabensträger hat in der Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 zugesichert die Führung des Weges BwVz. lfd. Nr. 114 in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg und dem Einwendungsführer festzulegen. Die Darstellung der Führung des Weges BwVz. lfd. Nr. 114 mit der Zufahrt zum Grundstück Fl.-Nr. 554, Gemarkung Wappersdorf ist daher in den festgestellten Unterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 2A) nur nachrichtlich mit aufgenommen.

Die Forderung auf eine Verlegung des Entwässerungsgrabens kann – unabhängig von der Tatsache, dass die Führung des Weges BwVz. lfd. Nr. 114 wie vorstehend beschrieben noch nicht endgültig feststeht – insoweit nicht erfüllt werden, als eine vorhabensbedingte Verlegung des Grabens gar nicht erforderlich ist und hiermit auch ein nicht vertretbarer Eingriff in die Natur und Landschaft verbunden wäre. Zudem wäre ein Eingriff in das Grundstück eines Dritten, auch wenn es sich hier um eine Fläche im Eigentum des Freistaates Bayern – Wasserwirtschaftsverwaltung handelt, verbunden.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Zif-

fer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

Einwendungsführer 0184 (Meixner Stefan)

Der Einwendungsführer 0184 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 2A sowie Unterlage 14.2). Entsprechend dem vorliegenden Einwendungsschriftsatz vom 13. Juni 2013 wurden keine Einzeleinwendungen erhoben, so dass lediglich auf die Ausführungen zu den allgemein gültigen Einwendungen in vorstehender Ziffer 2.4.2.1 verwiesen wird.

Fazit

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.2.8 Einwendungsführer 0055

Der Einwendungsführer 0077 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 3 sowie Unterlage 14.2). Gemäß den Ausführungen im Einzeleinwendungsschriftsatz ist das vom Straßenbauvorhaben betroffene Grundstück verpachtet. Bezüglich der geschilderten Problematik einer ausreichenden wegemäßigen Erschließung wird auf die Ausführungen in Ziffer 3 der allgemein gültigen Einwendungen verwiesen.

Bezüglich der Feststellung, westlich der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 verbleibe nur eine sehr eingeschränkt wirtschaftlich nutzbare Teilfläche, bleibt folgendes festzuhalten:

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 Bayer. Enteignungsgesetz). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (wie Grundverluste etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Erst im Grunderwerbsverfahren kann letztlich verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Insoweit wird zusätzlich auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 1 der allgemein gültigen Einwendungen verwiesen.

Zu den vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. Überprüfung der wegemäßigen Erschließung des Grundstücks Fl.-Nr. 753, Gemarkung Mühlhausen, wobei idealerweise zwischen den Anschlussstellen „Mühlhausen-Mitte“ und „Mühlhausen-Nord“ eine weitere Überquerungsmöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge eingerichtet werden sollte;
2. Bereitstellung von Ersatzland;
3. der Einwendungsführer schließt sich den allgemein gültigen Einwendungen und hierbei insbesondere dem Teilabschnitt zum Thema Immissionsschutz an. Die Geländetopographie im Bereich Mühlhausen ist ausdrücklich zu berücksichtigen;

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.: Angesprochen ist hier die Unterbrechung des Weges Fl.-Nr. 743, Gemarkung Mühlhausen dem sogenannten „Herrenweg“. Die Ortsumgehung von Mühlhausen quert ca. bei Bau-km 2+160 diesen „Herrenweg“.

Eine Aufrechterhaltung der Wegeverbindung an der Kreuzungsstelle mittels eines direkten Anschlusses des Herrenweges an die Bundesstraße 299 ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zulässig.

Es wird nicht verkannt, dass sich die Wegeverbindung zwischen den östlich und westlich der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 verbleibenden Grundstücksflächen der Fl.-Nr. 753, Gemarkung Mühlhausen durch die Unterbrechung des Herrenweges verlängert.

Die Grundstücksfläche westlich der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist aber zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdorf nach Mühlhausen (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 118), die bei ca. Bau-km 2+600 die Bundesstraße 299 höhenfrei quert, und weiterführend über die öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.-Nrn. 684, 684/1, 738 und 740 bzw. 753/1, jeweils Gemarkung Mühlhausen in zumutbarer Weise erreichbar.

Werden Landwirte oder landwirtschaftlich Tätige, wobei vorliegend der Einwendungsführer offensichtlich selbst keinen landwirtschaftliche Betrieb führt, auf neue Wegeverbindungen zu ihren Betriebsgrundstücken verwiesen, so müssen diese trotz der damit verbundenen Umwege zumutbar sein; verbleibende Nachteile sind dann entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Zumutbar ist ein Ersatzweg nicht erst dann, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (BVerwG Urteil vom 21.12.2005, Az 9A 12/05, in juris). Eine solche ist hier zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdorf nach Mühlhausen (Band 1: Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 118) und weiterführend über die öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.-Nrn. 684, 684/1, 738 und 740 bzw. 753/1, jeweils Gemarkung Mühlhausen gegeben. Ungeachtet der Frage, inwieweit die westlich der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 verbleibende Grundstücksfläche als wirtschaftlich nutzbare Restfläche anzusehen ist, handelt es sich um einen Mehrweg von etwas über 1 km. Im Hinblick auf die Wirtschaftserfordernisse ist ein Umweg in diesem Rahmen nach ständiger Rechtsprechung zumutbar.

Unabhängig von der Tatsache, dass unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in einem Abstand von knapp 450 m südlich der Kreuzung des Herrenweges mit der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 299 eine höhenfreie Kreuzung geschaffen wird, ist eine höhenfreie Kreuzung des Herrnweges ob mittels eines Über- oder Unterführungsbauwerks aus folgenden Gründen als unverhältnismäßig abgelehnt:

- Die Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 verläuft im Kreuzungsbereich mit dem Herrenweg in Dammlage (Dammhöhe

ca. 1,50 m). Um die erforderliche Durchfahrthöhe von $\geq 4,50$ m einhalten zu können, müsste der Herrenweg entsprechend angehoben werden, so dass entsprechende Dammschüttungen erforderlich würden, die unter Berücksichtigung der erforderlichen Überbaustärke zu Dämmen mit einer Höhe von über 7,00 m führen würden. Der hohe Straßendamm wirkt sich nicht nur negativ auf das Landschaftsbild aus, sondern führt auch zu zusätzlichen und nicht vertretbaren Eingriffen in die Natur sowie Grundstücke Dritter.

- Um die Befahrbarkeit eines Unterführungsbauwerks durch landwirtschaftliche Fahrzeuge sicherstellen zu können, müsste der Herrenweg entsprechend abgesenkt werden. Aufgrund des oberflächennah anstehenden Grundwassers, müsste hierzu eine wasserdichte Wanne errichtet werden, die sich nicht nur finanziell, sondern insbesondere auch betriebstechnisch nachteilig auswirken würde. So kann das anfallende Oberflächenwasser im Unterführungsbauwerk nicht im freien Gefälle abgeleitet werden, wodurch eine teure und unterhaltungsaufwendige Pumpenanlage erforderlich wird. Die Geländeeinschnitte erfordern darüber hinaus einen zusätzlichen Flächenverbrauch und führen zu Eingriffen in die Natur.
- Eine eigene höhenfreie Kreuzungsmöglichkeit des Herrenweges ist insoweit zu verwerfen, als sich der Bau zweier gesonderter Brückenbauwerke für den Herrenweg (ca. Bau-km 2+160) und für die Gemeindeverbindungsstraße von Weiherdorf nach Mühlhausen (ca. Bau-km 2+600) aufgrund des geringen Abstandes hinsichtlich des Bau- und Unterhaltungsaufwandes als unverhältnismäßige Maßnahme darstellt, während sich die Umwege bei der nunmehr planfestgestellten Lösung in Grenzen halten und als zumutbar zu qualifizieren sind.

zu 2.: Die Planfeststellungsbehörde muss nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen

der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Nachdem der landwirtschaftliche Betrieb im Nebenerwerb geführt wird, mag der Grundverlust unter den gegebenen Umständen für den Betrieb des Einwendungsführers eine Belastung darstellen, es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einem Nebenerwerbsbetrieb regelmäßig bereits dem Grundsatz nach der Einwand einer Existenzgefährdung ausscheidet, da ein derartiger Betrieb nicht darauf angelegt ist, dem Betriebsleiter und seiner Familie ein langfristiges Auskommen zu gewährleisten. Besondere Umstände, die diese Annahme in Frage stellen könnten, drängen sich nicht auf.

zu 3.: Auf die Ausführungen zu den allgemein gültigen Einwendungen und hierbei insbesondere zu Ziffer 12 sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.7.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Dem Berechnungsprogramm liegt ein dreidimensionales Geländemodell zugrunde, so dass neben den Immissionsorten u.a. Straßen in Lage und Höhe, bestehende Bebauung sowie das vorhandene Gelände und somit auch die Geländetopographie im Bereich von Mühlhausen in die Berechnungen mit eingehen. Des Weiteren wird bei den Berechnungen auch leichter Wind von der Straße zum jeweils untersuchten Immissionsort mit berücksichtigt.

Der Einwendungsführer 0055 wohnt selbst am westlichen Ortsrand von Mühlhausen, so dass sich im Bereich seines Anwesens keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.9 Einwendungsführer 0016

Der Einwendungsführer 0016 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 1A sowie Unterlage 14.2). Zu den vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. Auf Verlangen des Einwendungsführers die Restflächen des Grundstücks Fl.-Nr. 544, Gemarkung Wappersdorf vom Vorhabensträger zu erwerben sind, wobei zur Forstbewertung ein Gutachten vorzulegen ist;
2. der Planfeststellungsbeschluss erst erlassen werden darf, wenn geeignetes Ersatzland verbindlich zur Verfügung gestellt wird und
3. der Kreisverkehr bei Bau-km 0+530 überflüssig ist bzw. so zu verlegen ist, dass der bestehende Weg nach Braunmühle erhalten bleibt

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.: Die Einwendungen bezüglich des Grundstücks Fl.-Nr. 544, Gemarkung Wappersdorf haben sich unter Hinweis auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 erledigt, da dieses Grundstück zwischenzeitlich bereits vom Vorhabensträger erworben wurde.

zu 2.. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen dem Eigentümer zu leisten sind. Eine Ersatzlandgestellung könnte allenfalls bei einer Existenzgefährdung gewährt werden, die hier allerdings nicht vorliegt und auch nicht vorgetragen wurde. Im Übrigen dürfte sich die Forderung nach Ersatzland mit dem Erwerb des Grundstücks Fl.-Nr. 544, Gemarkung Wappersdorf durch den Vorhabensträger erledigt haben.

zu 3.. Der Vorhabensträger hat seine Planungen überarbeitet. Der Kreisverkehr wurde nach Norden verschoben, so dass die Gemeindeverbindungsstraße

von und nach Braunmühle – wie gefordert – in vollem Umfang in die Planungen mit einbezogen wurde.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.10 Einwendungsführer 0124

Der Einwendungsführer 0124 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 6A sowie Unterlage 14.2). Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers 0124 verfügt entsprechend der von der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner mit Schreiben vom 27. August 2013 übersandten Unterlagen über insgesamt 4,47 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen (3,54 ha Eigentumsfläche + 0,93 ha Pachtflächen).

In Ziffer 1 des Einzeleinwendungsschriftsatzes wird lediglich die Betroffenheit der einzelnen Grundstücke beschrieben, so dass sich weitere Ausführungen erübrigen. Zu den ansonsten vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig entsprechend der Nummerierung des Einwendungsschriftsatzes):

2. Der vorhabensbedingte Grundverlust führt zu einer akuten Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs;
3. die Existenzgefährdung kann nur durch eine Änderung der Planung betreffend das Grundstück Fl.-Nr. 571, Gemarkung Pollanten in Form einer Verschwenkung des Anschlussastes abgewendet werden und
4. auf die uneingeschränkte Aufrechterhaltung der Einzäunung des Grundstücks Fl.-Nr. 571, Gemarkung Pollanten ist ein besonderes Augenmerk zu richten;

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 2.: Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers 0124 verfügt – wie vorstehend bereits erwähnt - über insgesamt 4,47 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen. Der Einwendungsführer führt trotz der geringen Größe seines Betriebes nach Feststellung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf. einen Vollerwerbsbetrieb, da er keiner weiteren Tätigkeit nachgeht und damit über 50 % seiner Arbeitszeit in seinem landwirtschaftlichen Betrieb arbeitet.

Durch das Straßenbauvorhaben gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb insgesamt 0,72 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren. Unabhängig von der Frage inwieweit es sich bei der Pachtfläche um eine langfristig angepachtete Fläche handelt, entspricht dies einem Flächenverlust von 16,18 %. Eine durch den Entzug landwirtschaftlicher Flächen verursachte Existenzgefährdung wurde vorgetragen. Der Einwand der Existenzgefährdung wurde einer näheren Prüfung unterzogen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27). Inwieweit es sich bei einem Betrieb mit der genannten Flächenausstattung tatsächlich um einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb handeln kann, müsste noch gesondert untersucht werden, worauf aber unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen verzichtet werden kann. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen dem Eigentümer zu leisten sind.

Um jedoch einen möglichen Existenzverlust des Betriebes des Einwendungsführers auszuschließen, hat der Vorhabensträger verbindlich zugesichert

- das in seinem Eigentum befindliche Grundstück Fl.-Nr. 551/7, Gemarkung Pollanten einschließlich der auf diesem Grundstück vorhandenen Salzhalle mit einem Gesamtumfang von 3.071 m² sowie
- aus den Grundstücken Fl.-Nrn. 551 und 551/5, jeweils Gemarkung Pollanten Teilflächen in einem Umfang von insgesamt 2.411 m² und somit insgesamt 5.482 m² dem Einwendungsführer als Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen.

Des Weiteren kann aufgrund der Umplanung der Radwegführung entlang der Kreisstraße NM 2 die an die nordöstliche Grundstücksgrenze Fl.-Nr. 571,

Gemarkung Pollanten angrenzende Teilfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 573, Gemarkung Pollanten in einer Größenordnung von 734 m² der Grundstücksfläche Fl.-Nr. 571, Gemarkung Pollanten des Einwendungsführers zugeschlagen werden. Zusätzlich stellt der Vorhabensträger dem Einwendungsführer die sich aus den Grundstücken Fl.-Nrn. 539, 550, 550/4, 551/1, 571 und 573, jeweils Gemarkung Pollanten zusammensetzende künftige Kreiselinnenfläche in einem Umfang von 6.683 m² verbindlich als Pachtfläche zur Verfügung. Dieses Ersatzlandangebot ist auch Bestandteil des vorliegenden Beschlusses (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2). Die angebotenen Ersatzflächen grenzen im Fall der Teilfläche aus der Fl.-Nr. 573, Gemarkung Pollanten unmittelbar an ein Grundstück des Einwendungsführers an bzw. werden im Fall der angebotenen Pachtfläche vom ihm z.T. bereits bewirtschaftet, so dass diese Flächen in einem Umfang von 0,74 ha (0,67 ha + 0,07 ha) aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für den landwirtschaftlichen Betrieb als Ersatzflächen geeignet sind. Mit den zusätzlich verbindlich angebotenen Ersatzflächen in einem Umfang von rd. 0,55 ha kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwendungsführers mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Aber selbst wenn man eine Existenzgefährdung unterstellen würde, könnte die Planfeststellungsbehörde hier die Entscheidung für die Plantrasse nicht verweigern, denn der Vorhabensträger hat die Erforderlichkeit des Vorhabens nachgewiesen und belegt, dass andere Trassierungen, mit denen der Betrieb des Einwendungsführers ganz oder zumindest besser geschont werden könnte, unter Abwägung der konkurrierenden Belange unverhältnismäßig wären. Dies ist vorstehend, insbesondere in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses, näher erläutert.

zu 3.: Der Vorhabensträger hat seine Planungen insoweit überarbeitet, als der Kreisverkehr nach Westen verschoben wurde, wodurch der Eingriff in das Grundstück Fl.-Nr. 571, Gemarkung Pollanten von ursprünglich 7.904 m² auf 7.231 m² reduziert werden konnte. Eine weitere Verschiebung des Kreisverkehrs nach Westen führt - unabhängig von der Frage inwieweit die südöstliche Anschlussrampe an die Bundesstraße 299 noch richtliniengerecht ausgeführt werden kann – zu einer deutlichen Verkürzung der Rampenlänge, so dass verkehrsgefährdende Rückstausituationen in die Bundesstraße 299 nicht ausgeschlossen werden können.

Die im Einzeleinwendungsschriftsatz und im Schreiben der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner vom 18. November 2014 nochmals vorgetragene

Forderung auf eine Verschiebung des südöstlichen Anschlussastes an die Bundesstraße 299 nach Norden ist aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

- Um im Bereich der Anschlussstelle „Pollanten“ den Eingriff in Grundstücke Dritter insgesamt zu minimieren war der Vorhabensträger bestrebt das vorhandene Straßen- und Wegenetz soweit als möglich in die Planungen mit einzubeziehen. Der Anschluss der südöstlichen Auf- und Abfahrtsrampe an die Bundesstraße 299 wird durch die erforderliche Länge des Einfädelstreifens für die in die Bundesstraße 299 einfahrenden Verkehrsteilnehmer bestimmt. Sowohl die bisher gültigen Entwurfshinweise für planfreie Knotenpunkte (RAS-K-2-B, Ausgabe 1995) wie auch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012), die die RAS-K-2B ersetzt haben, sehen für den Einfädelungsstreifen einschließlich einer Verziehungsstrecke von 30 m eine Länge von insgesamt 150 m vor. Die festgestellten Planunterlagen berücksichtigen eine solche Länge des Einfädelungsstreifens. Der Einfädelungsstreifen endet unmittelbar vor dem Kreuzungsbauwerk zur Überführung der Kreisstraße NM 2 über die Bundesstraße 299. Eine Verschiebung des Einfädelstreifens nach Norden mit entsprechender Aufweitung des Brückenbauwerks würde – ungeachtet der finanziellen Auswirkungen - eine vorstehend bereits beschriebene und aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzulehnende Verkürzung des südöstlichen Anschlussastes verursachen. Auch würden zusätzliche Eingriffe in das Sportplatzgelände erforderlich.
- Für eine verkehrssichere Gestaltung des Kreisverkehrs ist ein möglichst senkrechtes Heranführen der Knotenpunktzufahrten erforderlich, denn nur so kann eine uneingeschränkte Befahrbarkeit der Kreisverkehrsein- und -ausfahrten gewährleistet werden. Zudem kann hierdurch der Flächenverbrauch minimiert werden.

Zu der im Einzeleinwendungsschriftsatz angeführten Planung eines Ingenieurs des Landratsamtes Neumarkt i.d.OPf. ist festzustellen, dass es sich hierbei lediglich um eine Planskizze (vgl. Abbildung 14) und keine näher ausgearbeitete Planung handelt.



Abbildung 14: Planskizze von Dritter Seite zur Anschlussstelle „Pollanten“

Der östlich der Bundesstraße 299 im Zuge der Kreisstraße NM 2 skizzierte Knotenpunkt (vgl. „O“ in vorstehender Abbildung 14) ist so nicht ausführbar und müsste entzerrt werden. Nachdem die erforderlichen Straßendämme nicht mit dargestellt sind, was aufgrund der sehr groben Skizze auch nachvollziehbar gar nicht möglich ist, lässt sich der tatsächliche Flächenbedarf auch nicht nur annähernd abschätzen. Zu berücksichtigen wäre dabei auch, dass die Begleitwege auch der Erschließung der angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke dienen, so dass entsprechende Trassierungsparameter einzuhalten sind und Unterführungsbauwerke eine entsprechende Durchfahrtshöhe aufweisen müssen. Auch würde der im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 571, Gemarkung Pollanten südlich der Anschlussrampe vorgesehene Radweg, der sicherlich aufgrund des erforderlichen Straßendamms für den Anschlussast in einem deutlich größeren Abstand zum Anschlussast verlaufen muss, zusätzliche Eingriffe in das Grundstück des Einwendungsführers erfordern. Selbst wenn man unterstellt, dass die in der Planskizze dargestellte Lösung für den südöstlichen Anschlussast bei richtliniengerechter Ausgestaltung zu einem geringeren Eingriff in das Grundstück Fl.-Nr.571, Gemarkung Pollanten führt, so dürfte der Verlust trotzdem in einer Größenordnung liegen die zu einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs führt. Zu berücksichtigen wäre in diesem Zusammenhang aber auch, dass gegenüber der festgestellten Planlösung die restlichen skizzierten Anschlussäste zu einem deutlich größeren Eingriff in Grundstücke Dritter (z.B.

Sportplatz) und damit auch größeren Flächenverbrauch für die Anschlussstelle „Pollanten“ führen würden. Auch werden bei der skizzierten Planlösung drei zusätzliche Brückenbauwerke (vgl. „O“ Abbildung 14) erforderlich, die zusammen mit dem größeren Flächenbedarf und den längeren Anschlussästen zu deutlich höheren Kosten für die Anschlussstelle „Pollanten“ führen dürften. Dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass bei der planfestgestellten Lösung im Bereich der westlichen Anschlussäste Stützmauern mit zu berücksichtigen sind.

zu 4.: Die Wiederherstellung vorhandener Grundstückseinfriedungen, wozu auch z.B. Weidezäune zu rechnen sind, in gleichwertiger Beschaffenheit wurde dem Vorhabensträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.7 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht.

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

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.11 Einwendungsführer 0046

Der Einwendungsführer 0046 ist als Rechtsnachfolger seiner Eltern, in deren Namen die Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner Einwendungen erhoben hat, durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 1A

sowie Unterlage 14.2). In Ziffer 1 des Einzeleinwendungsschriftsatzes wird lediglich die Betroffenheit des betroffenen Grundstücks beschrieben, so dass sich weitere Ausführungen erübrigen. Zu den ansonsten vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

2. der an der östlichen Grundstücksgrenze entlang der Bundesstraße 299 verlaufende Entwässerungsgraben ist funktionslos und kann die Entwässerungsaufgabe nicht erfüllen. Der Graben ist daher zu streichen;
3. die vorhandene Grundstückszufahrt ist aufrecht zu erhalten. Im Übrigen wird auf die allgemeinen Einwendungen verwiesen

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 2.: Im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers am Baubeginn erfolgt ein bestandsorientierter Ausbau der Bundesstraße 299. Hierbei werden lediglich die bereits vorhandenen Straßenbestandteile, u.a. auch der vom Einwendungsführer angesprochene Entwässerungsgraben, an die neuen Verhältnisse angepasst. Es handelt sich somit um keinen bisher noch nicht vorhandenen Entwässerungsgraben. Die geplante und mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmte Entwässerung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 gewährleistet, dass keine Vernässung der angrenzenden Grundstücke zu erwarten ist. Wie in der Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 vom Vorhabensträger bereits zugesichert ist ein baubedingter Eingriff in den vorhandenen Baumbestand des Grundstücks des Einwendungsführers nicht erforderlich.

zu 3.: An den bisherigen Zufahrtsverhältnissen ergeben sich aufgrund des geplanten Straßenbauvorhabens keine Änderungen, so dass eine Zufahrt zum Grundstück wie bisher möglich ist. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.5 und 4.6 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den allgemein gültigen Einwendungen in vorstehender Ziffer 2.4.2.1 verwiesen.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Plan-

feststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.12 Einwendungsführer 0026

Der Einwendungsführer 0026 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 1A sowie Unterlage 14.2). Aufgrund der in der Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 vom Vorhabensträger vorgestellten geänderten Planungen im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“, ist ein Eingriff in das Grundstück Fl.-Nr. 534/20, Gemarkung Wappersdorf nicht mehr erforderlich (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1A; Unterlage 14.2). Bezüglich der in der Erörterungsverhandlung vom Vorhabensträger beschriebenen Planänderung und dem sich damit ergebenden zusätzlichen Flächenbedarf aus dem Grundstück Fl.-Nr. 1968, Gemarkung Wappersdorf, hat der Vorhabensträger die damals vorgestellten Planungen nochmals überarbeitet. Ein über den in den ursprünglich ausgelegten Unterlagen hinausgehender Flächenbedarf ist nicht mehr erforderlich (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1A; Unterlage 14.2). Zu den vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. Vor der Grundinanspruchnahme hat der Vorhabensträger ein forstwirtschaftliches Gutachten in Auftrag zu geben. Der Planfeststellungsbeschluss darf außerdem erst erlassen werden, wenn dem Vorhabensträger die Bereitstellung von Ersatzlang aufgegeben wird;
2. durch die Öffnung des Waldsaums werden Sturmschäden befürchtet. Ein Entschädigungsvorbehalt für Sturmschäden von mindestens 25 Jahren wird daher beantragt;
3. das Bauwerk „Anschlussstelle Mühlhausen-Nord“ ist völlig überdimensioniert und die Planung daher im Sinn eines sparsamen Umgangs mit Boden und Grund zu überarbeiten

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.: Angesprochen sind hier Entschädigungsfragen, die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt werden. Für die Re-

gulation der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen.

Über die Forderung nach Ersatzland ist in der Planfeststellung ebenfalls nicht zu entscheiden. Auf die Ausführungen zu Nr. 7 der allgemein gültigen Einwendungen in vorstehender Ziffer 2.4.2.1 wird verwiesen.

Bezüglich der in der Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 angesprochenen Zufahrtsverhältnisse zum Grundstück Fl.-Nr. 537, Gemarkung Wappersdorf hat der Vorhabensträger die Planunterlagen entsprechend ergänzt. In den festgestellten Planunterlagen ist nunmehr eine entsprechende Zufahrt vorgesehen und dargestellt (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1A). Bezüglich der endgültigen Lage der Zufahrt wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses verwiesen.

- zu 2.: Um Schäden durch Windwurf in angrenzenden Waldbeständen zu minimieren sehen die festgestellten Planunterlagen eine entsprechende Unterpflanzung neuer Waldränder vor (Ordner 3: Unterlage 12.1, Kapitel 5.5, Maßnahme G2, Unterlage 12.3 Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A). Eine entsprechende Unterpflanzung der Waldränder wurde dem Vorhabensträger vor allem hinsichtlich der Vermeidung von Windwurfschäden auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4 dieses Beschlusses).

Mögliche Ersatzansprüche richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen im Schadensfall und sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

- zu 3.: Das nunmehrige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 27. Januar 2010 dem vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vorgeschlagenen Gesamtkonzept zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Berching zugestimmt. Der Ausbau der Bundesstraße 299 ist dabei in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, wobei die plangegegenständliche Maßnahme den 1. Teilabschnitt darstellt.

Ziel des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die Bundesstraße 299 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrs-

fahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf. Ziel des Ausbaus ist nicht die Herstellung eines durchgängig befahrbaren dritten Fahrstreifens.

Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572).

Wegen des Baus der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 mit Zusatzfahrstreifen kommen im gesamten Streckenverlauf unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 aus verkehrlicher Sicht nur höhenfreie Kreuzungslösungen in Frage. Im Hinblick auf die Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ hat der Vorhabensträger seine ursprünglichen Planungen aufgrund im Anhörungsverfahren vorgebrachter Einwendungen nochmals überarbeitet, so dass auf der Bundesstraße 299 nur Rechtsabbiege- bzw. Rechtseinbiegevorgänge stattfinden.

Die höhenfreie Ausbildung der Kreuzung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen mit der künftigen Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 erfordert eine entsprechende Anpassung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes. Unter Berücksichtigung, dass westlich der Ortsumgehung von Mühlhausen insgesamt 5 Straßenäste miteinander verknüpft werden müssen (Aus- und Einfahrtsrampe von und zur Bundesstraße 299, bestehende und abzustufende Bundesstraße 299 sowie die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen mit 2 Ästen) stellt der bemängelte Kreisverkehr mit Abstand die mit dem geringsten Flächenverbauch verbundene Lösung dar. Auch hinsichtlich der sonstigen Bestandteile der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ sind unter Beachtung der einschlägigen technischen Regelwerke keine weiteren Eingriffsminimierungen erkennbar. Insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt, dass der Vorhabensträger aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens seine Planungen überarbeitet und z.B. durch die Verschiebung des Kreisverkehrs nach Norden die Eingriffe in Grundstücke Dritter minimiert hat. Durch diese Verschiebung konnte das vorhandene Straßen- und Wegenetz in größerem Umfang in die Neubaumaßnahme mit einbezogen werden. Hiervon hat unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen auch der Einwendungsführer 0026 profitiert.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des

Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.13 Einwendungsführer 0178

Der Einwendungsführer 0178 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 1A sowie Unterlage 14.2). Zu den vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. die Durchschneidung des Grundstücks Fl.-Nr. 536, Gemarkung Wappersdorf wird abgelehnt. Der Kreisverkehr ist zu verschieben und die Straße nach Braunmühle auf der Fl.-Nr. 525, Gemarkung Wappersdorf zu belassen;
2. es ist sicherzustellen, dass es durch die Waldzerschneidung nicht zu Windwurfschäden kommt. Ein Entschädigungsvorbehalt für Sturmschäden von mindestens 25 Jahren wird beantragt. Außerdem wird eine ordnungsgemäße Rekultivierung und Aufforstung der vorübergehend beanspruchten Grundstücksflächen gefordert;

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.: Der Vorhabensträger hat seine Planungen im Bereich der Anschlussstelle „Mühlhausen-Nord“ im Sinne des Einwendungsführers überarbeitet. Der Kreisverkehr wurde nach Norden verschoben und die bestehende Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen in die Neubaumaßnahme mit einbezogen. Die Durchschneidung des Waldgrundstücks Fl.-Nr. 536, Gemarkung Wappersdorf zwischen der bestehenden Bundesstraße 299 und der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen kann dadurch vermieden und der Eingriff in das Grundstück insgesamt redu-

ziert werden. Es verbleibt allerdings eine nicht zu vermeidende Anschneidung von Waldrändern.

zu 2.: Um Schäden durch Windwurf in angrenzenden Waldbeständen zu minimieren sehen die festgestellten Planunterlagen eine entsprechende Unterpflanzung neuer Waldränder vor (Ordner 3: Unterlage 12.1T, Kapitel 5.5, Maßnahme G2, Unterlage 12.3 Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A). Eine entsprechende Unterpflanzung der Waldränder wurde dem Vorhabensträger vor allem hinsichtlich der Vermeidung von Windwurfschäden auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4 dieses Beschlusses).

Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen. Mögliche Ersatzansprüche richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen im Schadensfall und sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Dem Vorhabensträger wurde zur Auflage gemacht die vorübergehend beanspruchten Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 dieses Beschlusses). Bezüglich forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke ist hiermit auch eine entsprechende Wiederaufforstung verbunden.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.14 Einwendungsführer 0177

Der Einwendungsführer 0177 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 2A sowie Unterlage 14.2). Die vom Straßenvorhaben betroffenen Grundstücke sind insgesamt verpachtet. Zu den vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. die betroffenen Grundstücke werden erheblich durchschnitten. Eine Modifizierung der Straßenführung zur Minimierung der Durchschneidungseffekte wird angeregt;
2. im Übrigen gelten die Ausführungen im allgemeinen Teil des Einwendungsschriftsatzes;

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.: entgegen den Ausführungen des Einzeleinwendungsschriftsatzes wird das Grundstück Fl.-Nr. 505, Gemarkung Wappersdorf nur am östlichen Grundstücksrand angeschnitten. Das Grundstück Fl.-Nr. 136, Gemarkung Wappersdorf wird nahezu mittig durchschnitten.

Eine Verschiebung der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299, so dass ein Eingriff in das Grundstück Fl.-Nr. 505, Gemarkung Wappersdorf weiter minimiert oder gar ganz vermieden werden kann, ist nicht möglich. Das Grundstück liegt im Kreuzungsbereich der Ortsumgehung von Mühlhausen mit dem denkmalgeschützten „Ludwig-Donau-Main-Kanal“. In diesem Kreuzungsbereich liegt auch die Schleuse 29 des „Ludwig-Donau-Main-Kanals“. Eine Verschiebung der Straßenachse würde zu einem nicht vertretbaren Eingriff in das Schleusenbauwerk und das dort vorhandene Schleusenwärterhäuschen führen.

Um den Eingriff in das Grundstück Fl.-Nr. 136, Gemarkung Wappersdorf zu minimieren bzw. zu vermeiden, müsste die Straßenachse auf großer Länge nach Osten verschoben werden. Hierdurch käme es zu nicht vertretbaren Eingriffen in Natur und Landschaft. Insbesondere würden dafür aber Flächen bisher nicht betroffener Grundstückseigentümer beansprucht und das Problem somit nur verlagert.

zu 2.: Auf die Ausführungen zu den allgemein gültigen Einwendungen in vorstehender Ziffer 2.4.2.1 wird verwiesen.

Fazit:

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

das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.2.15 Einwendungsführer 0015

Der Einwendungsführer 0015 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nrn. 1A und 2A sowie Unterlage 14.2). Zu den vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. das westlich der geplanten Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 verbleibende unwirtschaftliche Restgrundstück aus dem Grundstück Fl.-Nr. 557, Gemarkung Wappersdorf ist auf Antrag des Einwendungsführers durch den Vorhabensträger zu übernehmen;
2. auf eine Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 557, Gemarkung Wappersdorf für den wirtschaftlichen Begleitweg ist zu verzichten;

wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.: Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 Bayer. Enteignungsgesetz). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (wie Grundver-

luste etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Erst im Grunderwerbsverfahren kann letztlich verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Insoweit wird zusätzlich auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 1 der allgemein gültigen Einwendungen verwiesen.

zu 2.: Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen wird auf die Errichtung des Wirtschaftsweges BwVz. lfd. Nr. 110 verzichtet. Der Forderung des Einwendungsführers wird somit entsprochen.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.2.16 Einwendungsführer 0188

Der Einwendungsführer 0188 war ursprünglich durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Die vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. der Kreisverkehr ist zu verschieben und die Straße nach Braunmühle auf der Fl.-Nr. 525, Gemarkung Wappersdorf zu belassen;
2. für den Flächenverlust wird Ersatzland gefordert;
3. durch die Waldzerschneidung darf es nicht zu Windwurfschäden kommen. Ein Entschädigungsvorbehalt für Sturmschäden von mindestens 25 Jahren wird beantragt. Außerdem wird eine ordnungsgemäße Rekultivierung und Aufforstung der vorübergehend beanspruchten Grundstücksflächen gefordert;

haben sich mit der vom Vorhabensträger vorgenommenen Planänderung erledigt. Durch die Verschiebung des Kreisverkehrs nach Norden und die Einbeziehung der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße zwischen Braunmühle und Wangen in die

Neubaumaßnahme ist ein Eingriff in das bisher vom Straßenbauvorhaben betroffene Grundstück Fl.-Nr. 534/23 des Einwendungsführers nicht mehr erforderlich.

Fazit:

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

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

2.4.2.17 Einwendungsführer 0031

Der Einwendungsführer 0031 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 1A sowie Unterlage 14.2). Aufgrund der umfangreichen straßenbaubedingten Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 541/1, Gemarkung Wappersdorf wird ein Kompletterwerb des Grundstücks durch den Vorhabensträger gefordert.

Angesprochen sind hier Entschädigungsfragen, die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt werden. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Unabhängig davon wurde das Grundstück zwischenzeitlich bereits durch den Vorhabensträger erworben.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.2.18 Einwendungsführer 0081

Der Einwendungsführer 0081 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 5 sowie Unterlage 14.2). Zu den vorgetragenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. für den Flächenverlust wird die Bereitstellung eines Ersatz-Forstgrundstücks gefordert. Eine bloße Geldentschädigung hilft nicht weiter;
2. im Falle einer Geldentschädigung ist auch die eingeschränkte Bewirtschaftbarkeit und die Wertminderung des Restgrundstücks zu entschädigen;
3. durch die Waldzerschneidung darf es nicht zu Windwurfschäden kommen. Ein Entschädigungsvorbehalt für Sturmschäden von mindestens 25 Jahren wird beantragt. Außerdem wird eine ordnungsgemäße Rekultivierung und Aufforstung der vorübergehend beanspruchten Grundstücksflächen gefordert;

wird wie folgt Stellung genommen:

- zu 1.: Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen dem Eigentümer zu leisten sind. Eine Ersatzlandgestellung könnte allenfalls bei einer Existenzgefährdung gewährt werden, die hier allerdings nicht vorliegt und auch nicht vorgetragen wurde.
- zu 2.: Die aufgeworfenen Einzelfragen (Ausgleich von Wertminderungen, Bewirtschaftungserschwernisse, Flächenausgleich durch Bereitstellung von Ersatzland, Übernahme von Restgrundstücken, Leistung von Umwegeentschädigungen usw.) sind grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind vielmehr in aller Regel erst im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Alle sich darauf beziehenden Forderungen und Einwendungen sind daher in diesem Verfahren zurückzuweisen bzw. für erledigt zu erklären.
- zu 3.: Um Schäden durch Windwurf in angrenzenden Waldbeständen zu minimieren sehen die festgestellten Planunterlagen eine entsprechende Unterpflanzung neuer Waldränder vor (Ordner 3: Unterlage 12.1, Kapitel 5.5, Maßnahme G2,

Unterlage 12.3 Blatt Nrn. 1A, 2 bis 5 und 6A). Eine entsprechende Unterpflanzung der Waldränder wurde dem Vorhabensträger vor allem hinsichtlich der Vermeidung von Windwurfschäden auch zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4 dieses Beschlusses).

Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen. Mögliche Ersatzansprüche richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen im Schadensfall und sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Dem Vorhabensträger wurde zur Auflage gemacht die vorübergehend beanspruchten Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 dieses Beschlusses). Bezüglich forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke ist hiermit auch eine entsprechende Wiederaufforstung verbunden.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.19 Einwendungsführer 0258

Der Einwendungsführer 0258 ist nicht unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen. Der Einwendungsführer schließt sich dem allgemeinen Einwendungsschriftsatz an. Auf die Ausführungen zu den allgemein gültigen Einwendungen in vorstehender Ziffer 2.4.2.1 wird daher in diesem Zusammenhang verwiesen.

Des Weiteren befürchtet der Einwendungsführer gravierende Nachteile für den Wildbestand und die Jagdausübung. Es werde vermehrt zu Wildunfällen kommen, so

dass die Errichtung von Wildschutzzäunen bzw. von geeigneten Querungsmöglichkeiten (Über- oder Unterführungen) beantragt wird. Die geplante Straßenbaumaßnahme werde außerdem zu einer schweren Beeinträchtigung der Jagdausübung und des Jagdreviers führen.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Aufgrund des Straßenbauvorhabens bedingte Durchschneidungseffekte sind nicht ausgeschlossen, jedoch unvermeidbar. Wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht muss nicht auf die Ausführung des Vorhabens verzichtet werden. Eine schonendere Gestaltung des Bauvorhabens erscheint aus den in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 genannten Gründen nicht vertretbar.

Zu den Hinweisen auf eine mögliche Zunahme von Wildunfällen und der Forderung auf Errichtung von Wildschutzzäunen, ist anzumerken, dass die Planfeststellungsbehörde gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG dem Vorhabensträger die Errichtung von Wildschutzzäunen nicht auferlegen kann. In der Planfeststellung ist grundsätzlich nicht über die Errichtung von Wildschutzzäunen oder sonstigen Leiteinrichtungen zu entscheiden. Nach herrschender Meinung ist dies Sache der Straßenbaubehörde. Der Vorhabenträger wird also außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine Prüfung, z. B. anhand der Wildschutzzäunrichtlinien, vornehmen und von sich aus bei entsprechender Wilddichte Wildschutzzäune errichten, sofern dies bei den örtlichen Verhältnissen zweckmäßig erscheint.

Die Errichtung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit in Form eines Über- oder Unterführungsbauwerks ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht vertretbar und wäre unverhältnismäßig

Es ist anzumerken, dass eine Wertminderung von Jagdgebieten (z.B. Durchschneidung, Jagdausübung etc.) im Zuge des Baus von Straßen entschädigungsrechtliche Fragestellungen betreffen, die direkt mit der Inanspruchnahme von Flächen von Jagdgenossenschaften zusammenhängen und daher in einem nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären sind (vgl. BGH, Urteil vom 15.02.1996, Az. III ZR 143/94, juris, Rdnr. 14). In diesem Planfeststellungsbeschluss ist daher nicht näher auf das Verhältnis des Jagdausübungsrechtes (§§ 8 - 10 BJagdG) zum Grundeigentum und die Konsequenzen für die Annahme einer entschädigungsfähigen Rechtsposition einzugehen. Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten. Für die Planfeststellung ist wichtig, ob die negativen Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht durch andere Trassierung, Gestaltung usw. mit verhältnismäßigem Aufwand vermieden bzw. vermindert werden könnten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 22. Oktober 2014 wird verwiesen.

2.4.2.20 Einwendungsführer 0109

Der Einwendungsführer 0109 ist unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nrn. 5 und 6A sowie Unterlage 14.2). Der Einwendungsführer schließt sich dem allgemeinen Einwendungsschriftsatz an. Auf die Ausführungen zu den allgemein gültigen Einwendungen in vorstehender Ziffer 2.4.2.1 wird daher in diesem Zusammenhang verwiesen.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

2.4.2.21 Einwendungsführer 0184

Der Einwendungsführer 0184 ist unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 2A sowie Unterlage 14.2). Der Einwendungsführer schließt sich dem allgemeinen Einwendungsschriftsatz an. Auf die Ausführungen zu den allgemein gültigen Einwendungen in vorstehender Ziffer 2.4.2.1 wird da-

her in diesem Zusammenhang verwiesen.

Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

3. Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange (Gesamtergebnis)

Für die Baumaßnahme wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nrn. 1A, 2A, 3 bis 5 und 6A sowie Unterlage 14.2) zu entnehmen.

Bei den für das Straßenbauvorhaben benötigten Grundstücken handelt es sich um landwirtschaftlich und überwiegend forstwirtschaftlich genutzte Flächen.

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

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

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

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

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

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden im Übrigen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2 bis 2.4 in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter sind gerechtfertigt. Die mit dem Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 sowie der Verlängerung der Kreisstraße NM 19 angestrebten Ziele

- einer Bundesstraße, die bezüglich ihrer Strecken- und Verkehrscharakteristik einer anbaufreien Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verkehrsfunktion entspricht,
- der bestmöglichen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Mühlhausen vom Durchgangsverkehr mit der damit verbundenen Verbesserung der Lärm- und Abgassituation für die Anlieger an der Ortsdurchfahrt und
- der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs,

kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Durch Planänderungen im Planfeststellungsverfahren konnten Forderungen von Betroffenen erfüllt werden. Das Verfahren ergab, dass die vorgesehene Lösung den straßenbaulichen Zielen unter Berücksichtigung der anderen Belange im notwendigen und möglichen Umfang am ehesten gerecht wird und weitergehende Änderungen aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht vertretbar sind.

Im Verfahren wurden auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planung auch unter diesen Gesichtspunkten Bestand hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben bei Abwägung sämtlicher Belange am besten die mit der Planung verfolgten Ziele erreicht und die zweckmäßigste Lösung darstellt.

4. **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

5. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den Bau der Ortsumgehung Mühlhausen im Zuge der Bundesstraße 299 ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl 2004 I S. 2574) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

Gründe für eine Aussetzung dieses gesetzlich angeordneten Sofortvollzugs - § 80 Abs. 4 VwGO – sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

6. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 des KG vom 20. Februar 1998 (GVBl. S. 43), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. April 2009 (GVBl. S. 86). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden. Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesstraße, für die nach dem Fernstraßengesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat gemäß § 17e Abs. 2 Satz

1 FStrG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 3 Satz 1 FStrG).

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden (§ 17e Abs. 4 Satz 1 FStrG). Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 17e Abs. 4 Satz 2 FStrG).

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hinweis zur Auslegung

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Träger des Vorhabens und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zuzustellen (§ 17b Abs. 1 Nr. 7 FStrG). Da der Planfeststellungsbeschluss aber an mehr als 50 Personen zuzustellen wäre, werden diese Zustellungen allgemein durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt (Art. 74 Abs. 5 Satz 1 BayVwVfG).

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

der Stadt Berching
Pettenkoferplatz 12
92334 Berching

der Gemeinde Berg
Herrnstraße 1
92348 Berg

der Gemeinde Mühlhausen
Bahnhofstraße 7
92360 Mühlhausen

der Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf.
Gemeinde Sengenthal
Bahnhofstraße 12
92318 Neumarkt i.d.OPf.

während der Dienststunden 2 Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss auf der Internetseite der Regierung der Oberpfalz unter www.regierung.oberpfalz.bayern.de abgerufen werden.

Nach Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG).

Regensburg, 12. November 2015

Sander
Regierungsrätin