



**Regierung
der
Oberpfalz**

Planfeststellungsbeschluss

für die Bundesstraßen 15/16

**Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner
Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels**

**Bau-km 0 + 080 bis Bau-km 2+860: Nordgaustraße und Sallerner
Regenbrücke**

Bau-km 0+130 bis Bau-km 0+645: Lappersdorfer Kreisel

**Regensburg,
31 Januar 2014
Regierung der Oberpfalz**



31/32.2-4354.2.B 15 - 11

Bundesstraßen 15/16

Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Bau-km 0+880 bis Bau-km 2+860 (Nordgaustraße und Sallerner Regenbrücke)

Bau-km 0+130 bis Bau-km 0+645 (Lappersdorfer Kreisel)

Planfeststellungsbeschluss

vom

31. Januar 2014

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Lageplanskizze (Nachrichtlich).....	9
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	10
Verzeichnis der Tabellen.....	12
Verzeichnis der Abbildungen.....	15
A) Entscheidung	16
I. Feststellung des Plans	16
II. Festgestellte Planunterlagen	17
III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)	25
1. Allgemeine Auflagen	25
1.1 Unterrichtungspflichten	25
1.2 Erörterungstermin	25

	Seite
2. Bauausführung, Baustellenimmissionen und Betrieb.....	26
2.1 Auflagen zur Bauausführung.....	26
2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen.....	27
3. Belange des Denkmalschutzes.....	28
4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke.....	29
5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes.....	31
6. Fischerei.....	34
7. Verkehrslärmschutz.....	35
8. Vereinbarungen und gesonderte Regelungen.....	64
IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse, Genehmigungen, Planfeststellungen, Auflagen ...	64
1. Gegenstand/Zweck.....	64
2. Plan.....	65
3. Benutzungsbedingungen und Auflagen.....	66
3.1 Sallerner Regenbrücke.....	66
3.1.1 Bauausführung.....	66
3.1.2 Baubetrieb.....	67
3.1.3 Unterhaltung.....	68
3.1.4 Freibord.....	68
3.2 Wasserschutzgebiet Sallern.....	68
3.3 Abgrabungen zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes.....	69
3.4 Altlasten.....	69
3.5 Hochwasserschutzplanungen der Stadt Regensburg.....	70
3.6 Entsorgung von Niederschlagswasser.....	70
3.7 Landschaftspflegerischer Begleitplan.....	71
3.8 Nordgaustraße, Abschnitt Einhausung.....	71
3.9 Unterhaltung.....	71
V. Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen.....	72
VI. Entscheidungen über Einwendungen.....	72
VII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens.....	73
B) Begründung:.....	74
I. Sachverhalt.....	74
1. Beschreibung des Vorhabens.....	74
2. Vorgeschichte.....	76
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	79

	Seite
II. Rechtliche Würdigung	82
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	82
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	82
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	83
2. Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG	126
2.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet 6741-371	130
„Chamb, Regentaläue, und Regen zwischen Roding und der Do- naumündung“ aufgrund des Ausbaus der Nordgaustraße und des Neubaus der Sallerner Regenbrücke mit Anschluss an die Re- gensburger Straße	
2.2 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet 6741-371	153
„Chamb, Regentaläue, und Regen zwischen Roding und der Do- naumündung“ aufgrund des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels	
3. Materiell-rechtliche Würdigung	156
3.1 Planrechtfertigung und Planungsziele	157
3.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	162
3.2.1 Landes- und Regionalplanung, Stadtentwicklung	162
3.2.2 Planungsvarianten	164
3.2.3 Planfestzustellender Ausbaumumfang	192
3.2.3.1 Trasse der gewählten Linie	192
3.2.3.2 Trassierung	198
3.2.3.3 Querschnitte	205
3.2.3.4 Fahrbahnbefestigungen	208
3.2.3.5 Böschungen	210
3.2.3.6 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	210
3.2.3.7 Ingenieurbauwerke	213
3.2.3.8 Baugrund und Entwässerung	215
3.2.4 Immissionsschutz, Bodenschutz	218
3.2.4.1 Verkehrslärmschutz	219
3.2.4.2 Schutz vor Baulärm	259
3.2.4.3 Schadstoffbelastung	259
3.2.4.4 Bodenschutz	272
3.2.5 Naturschutz und Landschaftspflege	272
3.2.5.1 Verbote	273
3.2.5.2 Naturschutz als öffentlicher Belang	284
3.2.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	285
3.2.6 Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse	314
3.2.6.1 Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung	314
3.2.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	317

	Seite
3.2.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang 320
3.2.8	Sonstige öffentliche Belange..... 320
3.2.8.1	Träger von Versorgungsleitungen 320
3.2.8.2	Denkmalschutz 321
3.3	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände 322
	- Markt Lappersdorf..... 322
	- Landratsamt Regensburg 322
	- Wasserwirtschaftsamt Regensburg..... 322
	- Vermessungsamt Regensburg..... 322
	- Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz 322
	- Regionaler Planungsverband Regensburg..... 322
	- Bayerisches Landesamt für Umwelt..... 322
	- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege 322
	- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg..... 322
	- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH&Co.KG..... 322
	- Regensburger Verkehrsbetriebe 322
	- IHK Regensburg 322
	- Gesellschaft zur Förderung des ÖPNV im Landkreis Regensburg mbH 322
	- Deutsche Telekom AG – Netzproduktion GmbH..... 322
	- E.ON Bayern AG Assetmanagement, Grundsatzaufgaben 322
	- M-net Telekommunikations GmbH zentrale Linientechnik..... 322
	- Regensburger Verkehrsverbund 322
	- Wehrbereichsverwaltung Süd – Außenstelle München 322
	- Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei 322
3.3.1	REWAG Netz GmbH..... 322
3.3.2	Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Regensburg 323
3.3.3	Verkehrsclub Deutschland – Kreisverband Regensburg 339
3.4	Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater 348
3.4.1	Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer..... 348
3.4.1.1	Vorbemerkungen 348
3.4.1.2	Einwendungsführer 0148 385
3.4.1.3	Einwendungsführer 0069 391
3.4.1.4	Einwendungsführer 0087 393
3.4.1.5	Einwendungsführer 0059 395
3.4.1.6	Einwendungsführer 0088 396
3.4.1.7	Einwendungsführer 0103 397
3.4.1.8	Einwendungsführer 0095 397

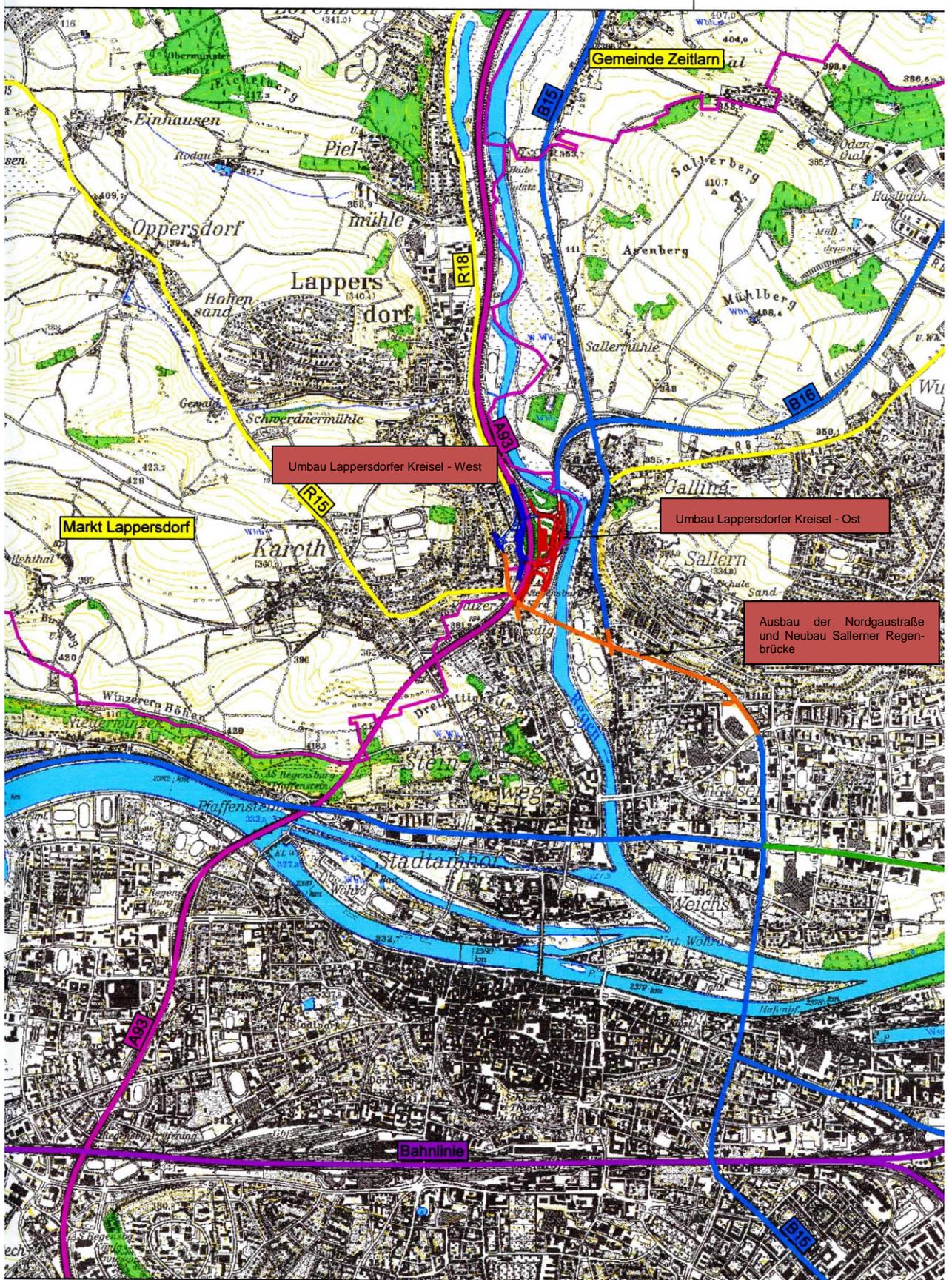
	Seite
3.4.1.9 Einwendungsführer 0107	398
3.4.1.10 Einwendungsführer 0104	398
3.4.1.11 Einwendungsführer 0112	399
3.4.1.12 Einwendungsführer 0140	400
3.4.1.13 Einwendungsführer 0119	400
3.4.1.14 Einwendungsführer 0114	401
3.4.1.15 Einwendungsführer 0149	402
3.4.1.16 Einwendungsführer 0117	402
3.4.1.17 Einwendungsführer 0115	403
3.4.1.18 Einwendungsführer 0081	404
3.4.1.19 Einwendungsführer 0105	405
3.4.1.20 Einwendungsführer 0129	406
3.4.1.21 Einwendungsführer 0106	407
3.4.1.22 Einwendungsführer 0118	409
3.4.1.23 Einwendungsführer 0110	410
3.4.1.24 Einwendungsführer 0068	411
3.4.1.25 Einwendungsführer 0113	412
3.4.1.26 Einwendungsführer 0109	413
3.4.1.27 Einwendungsführer 0141	413
3.4.1.28 Einwendungsführer 0124	414
3.4.1.29 Einwendungsführer 0145	415
3.4.1.30 Einwendungsführer 0116	416
3.4.1.31 Einwendungsführer 0062	416
3.4.1.32 Einwendungsführer 0070	417
3.4.1.33 Einwendungsführer 0092	421
3.4.1.34 Einwendungsführer 0076	422
3.4.1.35 Einwendungsführer 0108	422
3.4.1.36 Einwendungsführer 0153	423
3.4.1.37 Einwendungsführer 0147	424
3.4.1.38 Einwendungsführer 0142	424
3.4.1.39 Einwendungsführer 0150	425
3.4.1.40 Einwendungsführer 0158	426
3.4.1.41 Einwendungsführer 0120	426
3.4.1.42 Einwendungsführer 0065	427
3.4.1.43 Einwendungsführer 0067	428
3.4.1.44 Einwendungsführer 0071	428
3.4.1.45 Einwendungsführer 0097	429

	Seite
3.4.1.46	Einwendungsführer 0173 431
3.4.1.47	Einwendungsführer 0125 433
3.4.1.48	Einwendungsführer 0135 434
3.4.1.49	Einwendungsführer 0134 434
3.4.1.50	Einwendungsführer 0077 435
3.4.1.51	Einwendungsführer 0100 436
3.4.1.52	Einwendungsführer 0121 437
3.4.1.53	Einwendungsführer 0060 438
3.4.1.54	Einwendungsführer 0075 439
3.4.1.55	Einwendungsführer 0181 440
3.4.1.56	Einwendungsführer 0182 441
3.4.1.57	Einwendungsführer 0080 442
3.4.1.58	Einwendungsführer 0111 443
3.4.1.59	Einwendungsführer 0126 444
3.4.1.60	Einwendungsführer 0133 445
3.4.1.61	Einwendungsführer 0137 445
3.4.1.62	Einwendungsführer 0061 446
3.4.1.63	Einwendungsführer 0101 447
3.4.1.64	Einwendungsführer 0122 448
3.4.1.65	Einwendungsführer 0138 449
3.4.1.66	Einwendungsführer 0066 450
3.4.1.67	Einwendungsführer 0078 453
3.4.1.68	Einwendungsführer 0 454
3.4.1.69	Einwendungsführer 0064 455
3.4.1.70	Einwendungsführer 0079, 0183 und 0184..... 455
3.4.1.71	Einwendungsführer 0072 457
3.4.1.72	Einwendungsführer 0085 458
3.4.1.73	Einwendungsführer 0091 459
3.4.1.74	Einwendungsführer 0151 460
3.4.1.75	Einwendungsführer 0157 461
3.4.1.76	Einwendungsführer 0139 463
3.4.1.77	Einwendungsführer 0132 464
3.4.1.78	Einwendungsführer 0073 464
3.4.1.79	Einwendungsführer 0127 467
3.4.1.80	Einwendungsführer 0130 467
3.4.1.81	Einwendungsführer 0154 468
3.4.1.82	Einwendungsführer 0143 473

	Seite
3.4.1.83 Einwendungsführer 0156	473
3.4.1.84 Einwendungsführer 0089	477
3.4.1.85 Einwendungsführer 0099	478
3.4.1.86 Einwendungsführer 0144	479
3.4.1.87 Einwendungsführer 0155	480
3.4.1.88 Einwendungsführer 0146	481
3.4.1.89 Einwendungsführer 0161	482
3.4.1.90 Einwendungsführer 0152	484
3.4.1.91 Einwendungsführer 0159	484
3.4.1.92 Einwendungsführer 0093	485
3.4.1.93 Einwendungsführer 0166	486
3.4.1.94 Einwendungsführer 0160	487
3.4.1.95 Einwendungsführer 0163	488
3.4.1.96 Einwendungsführer 0179	488
3.4.1.97 Einwendungsführer 0169	490
3.4.1.98 Einwendungsführer 0168	490
3.4.1.99 Einwendungsführer 0082	492
3.4.1.100 Einwendungsführer 0098	494
3.4.1.101 Einwendungsführer 0162	495
3.4.1.102 Einwendungsführer 0164	495
3.4.1.103 Einwendungsführer 0170	496
3.4.1.104 Einwendungsführer 0167	498
3.4.1.105 Einwendungsführer 0171	500
3.4.1.106 Einwendungsführer 0165	501
3.4.1.107 Einwendungsführer 0058	501
3.4.1.108 Einwendungsführer 0102	502
3.4.1.109 Einwendungsführer 0083	502
3.4.1.110 Einwendungsführer 0090	503
3.4.1.111 Einwendungsführer 0086	505
3.4.1.112 Einwendungsführer 0094	505
3.4.1.113 Einwendungsführer 0178	506
3.4.1.114 Einwendungsführer 0131	507
3.4.1.115 Einwendungsführer 0176	507
3.4.1.116 Einwendungsführer 0043	508
3.4.1.117 Einwendungsführer 0175	508
3.4.1.118 Einwendungsführer 0172	509
3.4.1.119 Einwendungsführer 0174	510

	Seite
3.4.1.120	Einwendungsführer 0177 511
3.4.1.121	Einwendungsführer 0063 511
3.4.1.122	Einwendungsführer 0084 513
3.4.2	Einwendungen anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer 514
3.4.2.1	Rechtsanwälte Schneider & Kollegen 514
3.4.2.1.1	Einwendungsführer 0031; 514
3.4.2.2	Rechtsanwälte Schlachter & Kollegen..... 538
3.4.2.2.1	Einwendungsführer 0013 538
3.4.2.2.2	Einwendungsführer 0006 538
3.4.2.2.3	Einwendungsführer 0045 und Einwendungsführer 0180 547
3.5	Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und 555 privaten Belange (Gesamtergebnis)
4.	Kostenentscheidung..... 557
	Rechtsbehelfsbelehrung 557
	Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung 557
	Hinweis zur Auslegung..... 557

- Planskizze (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
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
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
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

Verzeichnis der Tabellen

	Seite
Tabelle 1: Zusammenstellung hochabsorbierende Lärmschutzwände am nördlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße	36
Tabelle 2: Zusammenstellung hochabsorbierende Lärmschutzwände im Mittelstreifen	36
Tabelle 3: Zusammenstellung hochabsorbierende Lärmschutzwände Nordgaustraße, südlicher Fahrbahnrand und Regensburger Straße, westlicher Fahrbahnrand	36
Tabelle 4: Zusammenstellung hochabsorbierende Lärmschutzwände Umbaubereich Lappersdorfer Kreisel	37
Tabelle 5: Zusammenstellung tarnsperende/reflektierende Lärmschutz- wände am nördlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße	37
Tabelle 6: Zusammenstellung transparente/reflektierende Lärmschutz- wände am südlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße bzw. westli- chen Fahrbahnrand der Regensburger Straße	37
Tabelle 7: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet Regensburg aufgrund Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmvorsorge“-	45
Tabelle 8: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Marktes Lappersdorf auf- grund Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmvorsorge“	50
Tabelle 9: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet Regensburg aufgrund Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“	52
Tabelle 10: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Marktes Lappersdorf auf- grund Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“	55
Tabelle 11: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf Entschädi- gung des „Außenwohnbereichs“ im Stadtgebiet Regensburg	61
Tabelle 12: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf Entschädi- gung des „Außenwohnbereichs“ im Bereich des Marktes Lappersdorf	64
Tabelle 13: Zusammenstellung der Einleitungen	65
Tabelle 14: Zusammenstellung der seit 14. März 1999 im Zuge der Bun- desstraßen 8 und 15 ausgebauten Abschnitte im Bereich von Re- gensburg	84
Tabelle 15: Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter im Abschnitt 2 mit südlichem Teil der Zufahrt zur Nordgaustraße aus dem Ab- schnitt 3	125
Tabelle 16: Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL	133
Tabelle 17 Übersicht der im Wirkraum vorkommenden Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL	134
Tabelle 18 Arten nach Anhang II der FFH-RL	135
Tabelle 19 Arten des Anhangs II der FFH-RL die bisher nicht im Standard- datenbogen aufgeführt sind	135

	Seite
Tabelle 20 vorkommende Arten nach Anhang II der FFH-RL im detailliert..... untersuchten Bereich	136
Tabelle 21 Übersicht der zu berücksichtigenden charakteristischen Arten.....	138
Tabelle 22 Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele	144
Tabelle 23 Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele für Arten..... und/oder Lebensraumtypen, die bisher nicht im Standarddatenbo- gen aufgeführt sind	144
Tabelle 24 Arten gemäß Anhang II FFH-RL im Nahbereich des Vorhabens..... „Umbau des Lappersdorfer Kreisels	155
Tabelle 25 tabellarischer Vergleich der Varianten 1 bis 3 östlicher Teil	173
des Lappersdorfer Kreisels	
Tabelle 26 tabellarischer Vergleich der Varianten 2a bis 2d östlicher Teil.....	178
des Lappersdorfer Kreisels	
Tabelle 27 Vergleich der Varianten 1a bis 5 West	188
Tabelle 28 Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente..... mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-L 95 – Nord- gaustraße	198
Tabelle 29 Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente..... mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-L 95 – Weiterfüh- rung Nordgaustraße, Sallerner Regensbrücke	200
Tabelle 30 Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente..... mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-L 95 – Verbin- dungsspange Bundesstraßen 15/16	201
Tabelle 31 Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-K-2 i.V.m. den AH- RAL-K-2 – Direktrampe Ost	202
Tabelle 32 Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente..... mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-K-2 i.V.m. den AH- RAL-K-2 – BAB A 93 Abfahrtsrampe Fahrtrichtung Süden und Auf- fahrtsrampe Fahrtrichtung Norden	203
Tabelle 33 Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente..... mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-K-2 i.V.m. den AH- RAL-K-2 – BAB A 93 Abfahrtsrampe Fahrtrichtung Norden	204
Tabelle 34 Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente..... mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-K-2 i.V.m. den AH- RAL-K-2 – R 18, Verteilerkreisel West, Auffahrtsrampe BAB A 93 Fahrtrichtung Süden	205
Tabelle 35 Zusammenstellung der Immissionsorte mit Überschreitung	230
der Immissionsgrenzwerte im Bereich des Ausbaus der Nord- gaustraße bis Kreuzung mit der Amberger Straße	
Tabelle 36 vergleichende Gegenüberstellung Bebauungsplan/Straßen-	232
baumaßnahme der maximal ermittelten Immissionspegel für die im Bebauungsplan „Römeräcker“ liegenden Immissionsorte mit Über- schreitung der Immissionsgrenzwerte für die <u>kein</u> Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen besteht	

	Seite
Tabelle 37 Zusammenstellung der Immissionsorte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich der Sallerner Regenbrücke, der Regensburger Straße und des Umbaubereiches des Lappers- dorfer Kreisels	235
Tabelle 38 Gesamtlärmbetrachtung - Zusammenstellung der Immissions-..... orte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“ außerhalb des Ausbaubereichs unter Berücksichtigung der Bunde- sautobahn A 93	238
Tabelle 39 Gesamtlärmbetrachtung - Zusammenstellung der Immissions-..... orte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“ innerhalb des Ausbaubereichs unter Berücksichtigung der Bunde- sautobahn A 93	241
Tabelle 40 Immissionsgrenzwerte entsprechend §§ 3 und 4 der 39. BImSchV.....	261
Tabelle 41 Lufthygiene - Streckenabschnitte und Verkehrsdatenprognose.....	264
Tabelle 42 Lufthygiene - Straßengeometrie an den Beurteilungsorten	265
Tabelle 43 Emissionen des Kfz-Verkehrs 2030 im Ausbau-/Neubaube- reich Nordgaustraße – Neubau Sallerner Regenbrücke mit Anbin- dung an die Regensburger Straße und Umbau Lappersdorfer Krei- sel	268
Tabelle 44 Immissionszusatzbelastung durch den Kfz-Verkehr im Jahr 2030..... im Ausbau-/Neubaubereich Nordgaustraße – Neubau Sallerner Re- genbrücke mit Anbindung an die Regensburger Straße und Umbau des Lappersdorfer Kreisels	269
Tabelle 45 Gesamtbelastung an der Wohnbebauung im Jahr 2030..... im Ausbau-/Neubaubereich Nordgaustraße – Neubau Sallerner Re- genbrücke mit Anbindung an die Regensburger Straße und Umbau des Lappersdorfer Kreisels	269
Tabelle 46 Zusammenstellung der durch den Bau der Trasse verursachten Flächenumwandlungen	302
Tabelle 47 Zusammenstellung der geplanten Gestaltungsmaßnahmen	307
Tabelle 48 Zusammenfassende Bilanzierung der Eingriffe und der Kompen-..... sationsmaßnahmen	308
Tabelle 49 Bilanzierung von Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen durch..... die geänderte Geh- und Radwegführung	310
Tabelle 50 Tabellarischer Zusammenstellung der Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt – Umbau Lappersdorfer Kreisels	311
Tabelle 51 verkehrliche Entlastungs-/Belastungswirkung der Sallerner Regen- brücke auf das Straßennetz	325

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1: Umbaulösung Lappersdorfer Kreisel der Planung vom 15. Februar 2007	78
Abbildung 2: Variante 1 östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels	170
Abbildung 3: Variante 2 östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels	171
Abbildung 4: Variante 3 östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels	172
Umbaubereich Lappersdorfer Kreisel	
Abbildung 5: Variante 2a östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels	174
Abbildung 6: Variante 2b östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels	175
Abbildung 7: Variante 2c östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels	176
Abbildung 8: Variante 2d östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels	177
Abbildung 9: Variante 2d optimiert östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels	179
Abbildung 10: Variante West 1a	181
Abbildung 11: Variante West 1b	182
Abbildung 12: Variante West 2a	183
Abbildung 13: Variante West 2b	183
Abbildung 14: Variante West 3	184
Abbildung 15: Variante West 4	185
Abbildung 16: Variante West 5	185
Abbildung 17: Situation Direktanbindung/Auffahrtsrampe Variante West 5	190
Abbildung 18: gewählte Lösung Umbau Lappersdorfer Kreisel	191
Abbildung 19: Lärmschutzwände östlich der Einhausung	246
Abbildung 20 Lärmschutzwände westlich der Einhausung	252
Abbildung 21 Neue bzw. zu ergänzende Lärmschutzwände Regensburger Straße, Lappersdorfer Kreisel	255
Abbildung 22: naturschutzrechtliche Kompensation - Aufgliederung der Maßnahmen im Stadtgebiet von Regensburg	286
Abbildung 23: Verteilung des Verkehrs am Knotenpunkt Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 mit und ohne Sallerner Regenbrücke im Prognosejahr 2025	325



Bundesstraßen 15/16

Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Bau-km 0+880 bis Bau-km 2+860 (Nordgaustraße und Sallerner Regenbrücke)

Bau-km 0+130 bis Bau-km 0+645 (Lappersdorfer Kreisel)

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 Bundesstraßen 15/16, Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels, wird mit den sich aus Teil A, Ziffern II. bis VI. 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. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung und Roteintragungen
- Unterlage 1
2. Übersichtslageplan M 1:5.000 vom 15. Oktober 2008 mit Roteintragungen
- Anlage Nr. 3, Plan Nr. 1

Luftbildplan M 1:5.000 vom 15. Oktober 2008 mit Roteintragungen
- Anlage Nr. 3, Plan Nr. 2
3. Straßenquerschnitt A, Bau km 1+020, M 1:50 vom 15. Oktober 2008 mit Roteintragungen
- Anlage Nr. 6, Plan Nr. 1

Straßenquerschnitt B, Bau-km 1+440, M 1:50 vom 15. Oktober 2008 mit Roteintragungen
- Anlage Nr. 6, Plan Nr. 2

Straßenquerschnitt C, Bau-km 1+612, M 1:50 vom 15. Oktober 2008 mit Roteintragungen
- Anlage Nr. 6, Plan Nr. 3

Straßenquerschnitt D, Bau-km 2+480, M 1:50 vom 15. Oktober 2008 mit Roteintragungen
- Anlage Nr. 6, Plan Nr. 4

Straßenquerschnitt E, Bau-km 2+770, M 1:50 vom 15. Oktober 2008
- Anlage Nr. 6, Plan Nr. 5

Straßenquerschnitt Umbau Lappersdorfer Kreisel, Verbindungsspanne B 15/B 16; Abfahrtsrampe A 93; Kreisverkehrsplatz Innerortsknoten Lappersdorf, M 1:50 vom 15. Oktober 2008 mit Roteintragungen
- Unterlage Nr. 6, Blatt Nr. 6
4. Lagepläne M 1:500 von Bau-km 0+880 bis Bau-km 2+860 vom 15. Oktober 2008, mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung
- Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 4

Lageplan Teil 5, Umbau Lappersdorfer Kreisel, M 1:500 vom 15. Oktober 2008, mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung
- Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5

5. Lageplan Sparten Teil 1 bis 4 von Bau-km 0+880 bis Bau-km 2+860, M 1:500 vom 15. Oktober 2008, mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Anlage Nr. 7.2, Plan Nrn. 1 bis 4

Lageplan Sparten Teil 5, Umbau Lappersdorfer Kreisel, M 1:500 vom 15. Oktober 2008, mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Unterlage Nr. 7.2, Blatt Nr. 5

Band 2:

1. Bauwerksverzeichnis vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung und mit Roteintragungen

- Unterlage 7.3

Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen M 1:5.000 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Anlage Nr. 7.4, Plan Nr. 1

2. Höhenpläne Teil 1 und 2, Bau-km 0+880 bis Bau-km 2+860 M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Anlage Nr. 8, Plan Nrn. 1 und 2

Längsschnitt Verbindungsspanne B 15/B 16 M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 3

Längsschnitt Direktrampe Ost A 93 – B 16, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 4

Längsschnitt Abfahrtsrampe Lappersdorf, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 5

Längsschnitt Abfahrtsrampe A 93 Süd, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 6

Längsschnitt Direktrampe West/Knoten 1, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 7

Längsschnitt Kreisstraße R 18/Verteilerkreis West und Auffahrtsrampe, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 8

Längsschnitt Anschluss Knoten 2/Knoten 3, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 9

Längsschnitt Anbindung P+M Parkplatz, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 10

Längsschnitt Anbindung Innerortsknoten Lappersdorf, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 11

Längsschnitt Auffahrtsrampe A 93 Nord, M 1:1.000/100 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 8, Blatt Nr. 12

Band 3:

1. Ergebnisse immissionstechnischer Untersuchungen vom 15. Oktober 2008

- Unterlage 11

- Unterlage 11.1

Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke

Bericht Nr. M111829/03 mit

Anhang A: Verkehrsbelastung des Individualverkehr (Prognose 2020) und Buslinien (Stand September 2005)

Anhang B: Protokoll der Immissionsberechnung (Auszug)

Anhang C: Ergebnistabelle (Tabelle 4)

Anhang D: Darstellung der im Berechnungsmodell berücksichtigten Objekte

- Unterlage 11.2

Bundesstraße 16 „Umbau des Lappersdorfer Kreisels“

Bericht Nr. M67 636/3

Anhang A: Verkehrsbelastung des Individualverkehr (Prognose 2020) und Buslinien (Stand September 2005)

Anhang B: Protokoll der Immissionsberechnung (Auszug)

Anhang C: Ergebnistabelle für die Situation ohne zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Lappersdorfer Kreisels

Tabelle 6 Immissionsorte außerhalb Ausbauabschnitt

Tabelle 7 Immissionsorte innerhalb Ausbauabschnitt

Anhang D: Ergebnistabelle für die Situation mit zusätzlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Lappersdorfer Kreisels

Tabelle 8 Immissionsorte außerhalb Ausbauabschnitt

Tabelle 9 Immissionsorte innerhalb Ausbauabschnitt

Anhang E: Abbildungen

Situation ohne zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen

- Immissionsorte außerhalb Ausbauabschnitt
- Immissionsorte innerhalb Ausbauabschnitt

Situation mit zusätzlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen

- Immissionsorte außerhalb Ausbauabschnitt
- Immissionsorte innerhalb Ausbauabschnitt

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Berechnungsmodell

- Unterlage 11.3

Bundesstraße 16 „Umbau des Lappersdorfer Kreisels“

Ergänzende schalltechnische Untersuchungen zum Gutachten Bericht Nr. M 67 636/3 vom 25. April 2008 (Gesamtlärmbetrachtung)

Bericht Nr. M100730/01 mit Roteintragungen

Anhang A: Verkehrsbelastung für Individualverkehr (Prognose 2020) und Buslinien (Stand September 2005)

Anhang B: Ergebnistabelle für die Gesamtlärmbetrachtung „Straßenplanung und Bundesautobahn A 93“

Tabelle 1B Immissionsorte außerhalb Ausbauabschnitt

Tabelle 2B Immissionsorte innerhalb Ausbauabschnitt

2. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke, Textteil vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens sowie der Änderungen der Naturschutzgesetze und Roteintragungen

- Unterlage 12

mit Anhängen:

Anhang 7.1: Straßenbäume und Gehölze nach der potentiell natürlichen Vegetation

Anhang 7.2: Regelquerschnitt Straßengrünstreifen (Baumgraben)

Anhang 7.3: FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 6741 – 371 „Chamb, Regentaläue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ mit Änderungen aufgrund der Änderung der Naturschutzgesetze und der neuen FFH-Gebietsabgrenzung

Anhang 7.4: Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens sowie der Änderung der Naturschutzgesetze

Anhang 7.5: Erhebung der Mollusken und Fischfauna

Anhang 7.6: Überarbeitung und Anpassung des Fachbeitrags: „Erfassung und Bewertung des Fischinventars im Regen von der Regenmündung bis zum Wehr Pielmühle“ (Voruntersuchung zum Neubau der Frankenbrücke in Regensburg 2011)

Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke, Bestands- und Konfliktplan M 1:1.000 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund der Änderung der Naturschutzgesetze
- Anlagen Nrn. 12.1 A-1 und 12.1 A-2

Lageplan landschaftspflegerischer Maßnahmen, Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke, M 1:1.000 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen vom 15. November 2013 aufgrund der Änderungen der Naturschutzgesetze und mit Roteintragungen
- Anlage Nr. 12.2 A-1

Lageplan landschaftspflegerischer Maßnahmen, Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke, M 1:1.000 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen vom 15. November 2013 aufgrund von Einwendungen und Änderung der Naturschutzgesetze
- Anlagen Nr. 12.2 A-1.1

Lageplan landschaftspflegerischer Maßnahmen, Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke, M 1:1.000 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen vom 15. November 2013 aufgrund der Änderung der Naturschutzgesetze
- Anlagen Nr. 12.2 A-2

Band 4:

1. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Umbau Lappersdorfer Kreisel, Textteil vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund der Änderungen der Naturschutzgesetze und Roteintragungen
- Unterlage 12.0
mit Anhängen:
Tabelle 1: Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichs-/Ersatzflächen
Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich/Ersatz
Tabelle 2: Flächenübersicht
Maßnahmeblätter
Anhang 1: FFH-Vorprüfung Natura 2000-Gebiet 6741 – 371 „Chamb, Regentaläue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ mit Änderungen aufgrund der Änderungen der Naturschutzgesetze und der endgültigen Gebietsabgrenzung

Anhang 2: Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) mit Änderungen aufgrund der Änderungen der Naturschutzgesetze

Landschaftspflegerischer Begleitplan, Umbau Lappersdorfer Kreisel, Bestands- und Konfliktplan M 1:1000 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund der Änderung der Naturschutzgesetze

- Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1

Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Umbau Lappersdorfer Kreisel, M 1:1.000 vom 15. Oktober 2008

- Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1

2. Unterlagen zur Regelung wasserwirtschaftlicher Belange vom 15. Oktober 2008
- Unterlage 13

Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen – Textteil vom 15. Oktober 2008 mit Roteintragungen

- Unterlage 13.1

Lageplan der Straßenentwässerung vom 15. Oktober 2008

- Unterlage 13.2, Blatt Nr. 1

Lageplan des Retentionsausgleichs vom 15. Oktober 2008

- Unterlage 13.2, Blatt Nr. 2

3. Grunderwerbsplan M 1:1.000 vom 15. Oktober 2008
- Anlage Nr. 14.1, Plan Nr. 1

Grunderwerbspläne M 1:1.000 vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Anlage Nr. 14.1, Plan Nrn. 2 und 3

Lageplan der Ausgleichsflächen vom 15. Oktober 2008

- Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 4

Grunderwerbsverzeichnis vom 15. Oktober 2008 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Unterlage 14.2

4. Meteorologisches Gutachten vom 15. Oktober 2008
- Unterlage 15

5. Gutachten zur Lufthygiene vom 16. Dezember 2013 für den
- Ausbau der Nordgaustraße
 - Umbau des Lappersdorfer Kreisels mit Neubau der Sallerner Regenbrücke
- Unterlage 16.3

Den Unterlagen wird nachrichtlich beigelegt

Band 1:

- die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung am 2., 3., 6., 8. und 9. Februar 2012 im großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz
- Übersichtskarte M 1:25.000 vom 15. Oktober 2008 – nachrichtlich
 - Anlage Nr. 2, Plan Nr. 1

Die aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung sowie geänderter gesetzlicher Regelungen ersetzten Unterlagen:

Band 4:

- Unterlage 11.1
Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke
Bericht Nr. M65 242/3 mit
 - Anhang A: Verkehrsbelastung für Individualverkehr (Prognose 2020) und Buslinien (Stand September 2005)
 - Anhang B: Protokoll der Immissionsberechnung (Auszug)
 - Anhang C: Ergebnistabelle (Tabelle 4)
 - Anhang D: Darstellung der im Berechnungsmodell berücksichtigten Objekte
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke vom 15. Oktober 2008
Unterlage 12
 - Anhang 7.3: FFH-Verträglichkeitsprüfung Natura 2000 Gebiet 6741 – 371 „Chamb, Regentalaue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Umbau Lappersdorfer Kreisels, Textteil vom 15. Oktober 2008
Unterlage 12.0
 - Anhang 1: FFH-Vorprüfung Natura 2000 Gebiet 6741 – 371 „Chamb, Regentalaue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“
- Lufthygienisches Gutachten für den Ausbau der Nordgaustraße und den Neubau der Sallerner Regenbrücke
Unterlage 16.1

- Lufthygienisches Gutachten für den Umbau des Lappersdorfer Kreisels
Unterlage 16.2

Die Unterlagen wurden

erstellt vom:	Unterlage/Anlage
Büro Bauer Beratende Ingenieure GmbH Im Gewerbepark A15 93059 Regensburg	1 bis 8, Blatt Nr. 12; 13 bis 13.2, Blatt Nr. 2; 14.1, Blatt Nrn. 1 bis 4 und 14.2
Büro Müller BBM Robert-Koch-Straße 11 82152 Planegg bei München	11
Stadt Regensburg Gartenamt Weinweg 8 93049 Regensburg	12; 12.1 A-1 bis 12.2 A-2
Büro TEAM 4 Landschafts- und Ortsplanung Lange Zeile 8 90419 Nürnberg	Anhang 7.3 zu Unterlage 12; 12.0 mit den Anhängen: Tabelle 1, Tabelle 2, Maß- nahmeblätter, FFH-Vorprü- fung; 12.1, Blatt Nr. 1 und 12.2, Blatt Nr. 1
Büro ANUVA Stadt- und Umweltplanung Allersberger Straße 185 Nürbanum 8 90461 Nürnberg	Anhang 7.4 zu Unterlage 12; naturschutzfachliche Anga- ben zur speziellen arten- schutzrechtlichen Prüfung (saP) zu Unterlage 12.0
Büro für ökologische Studien GdbR Oberkonnersreuther Straße 6a 95448 Bayreuth	Anhang 7.5 zu Unterlage 12
TÜV Süd Industrie Service GmbH Niederlassung München - Abteilung Umwelt Service Westendstraße 199 80686 München	15 und 16

III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)

1. Allgemeine Auflagen

1.1 Unterrichtungspflichten

Vor Beginn der Bauarbeiten sind rechtzeitig zu verständigen:

- der Markt Lappersdorf
Rathausstraße 3
93138 Lappersdorf
- das Landratsamt Regensburg
Altmühlstraße 3
93059 Regensburg
- das Wasserwirtschaftsamt Regensburg
Landshuter Straße 59
93053 Regensburg
- die REWAG Netz GmbH
Greflingerstraße 22
93055 Regensburg
- die Deutsche Telekom
Ressort Produktion Technische Infrastruktur Regensburg
Bajuwarenstraße 4
93053 Regensburg
mindestens 6 Monate vor Baubeginn
- die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH&Co.KG
Betastraße 6-8
85774 Unterföhring

Außerdem ist/sind der/die Fischereiberechtigte/n rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten im Gewässer zu verständigen und über den Umfang der beabsichtigten Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

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 und die Stadt Regensburg (nachfolgend zusammenfassend als Vorhabensträger bezeichnet soweit zur Verdeutlichung der Zuständigkeit keine Einzelbenennung erforderlich erscheint), 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. Oktober 2008 und den sich aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 2., 3., 6., 8. und 9. Februar 2012 ergebenden Änderungen sowie unter Beachtung der Roteintragungen auszuführen. Die sich aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung gegenüber den ursprünglich ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 ergebenden Änderungen beziehen sich im Wesentlichen auf:

- die geänderte Führung des Radweges (BwVz. lfd. Nr. 135);
- die Erhöhung von Lärmschutzwänden (BwVz. lfd. Nrn. 209, 218, 219 und 221).

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 über das Hauptstraßennetz auszuführen.

2.1.3 Beim Baubetrieb sind erschütterungsarme Bauverfahren zum Schutz vor bauzeitlichen Schwingungsbelastungen einzusetzen. Die Erschütterungseinwirkungen dürfen die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2 Einwirkungen auf Menschen und Gebäude“ vom Juni 1999 und der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3 Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ vom Februar 1999 nicht überschreiten. Dies ist in den Ausschreibungsunterlagen zu berücksichtigen.

2.1.4 Es ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten für das Einhausungsbauwerk auf Kosten des Vorhabensträgers der baubedingte Einwirkungsbereich zu ermitteln und eine Beweissicherung durchzuführen. Der Vorhabensträger hat die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abzustimmen.

2.1.5 Im Rahmen der Erstellung des Einhausungsbauwerkes hat der Vorhabensträger durch baubegleitende durchgehende messtechnische Überwachung in kritischen Gebäuden (vgl. vorstehende Ziffer 2.1.4) die Immissionssituation zu überwachen. Die Auswahl der Gebäude ist entsprechend der Immissionssituation und des Gebäudebestandes durchzuführen. Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass die baube-

gleitenden Erschütterungs- und Schallmessungen von entsprechend sachkundigem Personal durchgeführt werden und gegebenenfalls eine befugte Messstelle zur Überwachung beizuziehen. Sollten die Ergebnisse der Messungen die Schlussfolgerung zulassen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2 Einwirkungen auf Menschen und Gebäude“ vom Juni 1999 und der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3 Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ vom Februar 1999 überschritten werden könnten, sind entsprechende Gegenmaßnahmen (z.B. Beschränkung der Betriebszeiten oder kurzfristige Umquartierung der Anwohner) zum Schutz der Anwohner und ihrer Anlagen in Abstimmung mit der bauausführenden Firma zu veranlassen. Die Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren und aufzubewahren. Auf Verlangen sind die Betroffenen über die Messergebnisse zu informieren.

- 2.1.6 Der Schalleistungspegel L_{WA} der in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr betriebenen immissionsrelevanten Maschinen und Geräte dürfen im bestimmungsgemäßen Betrieb folgende Werte nicht überschreiten:

Bohrgerät: 113 dB(A)

Felsfräse: 110 dB(A)

Bagger: 100 dB(A)

Lkw: 63 dB(A)

Der Schalleistungspegel der Maschinen und Geräte ist mit der Baumusterprüfbescheinigung nachzuweisen.

- 2.1.7 Die Entscheidung über gegebenenfalls weitere noch erforderliche Schutzmaßnahmen gegen baubedingte Immissionen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG (z. B. nach dem Ergebnis der baubegleitenden durchgehenden messtechnischen Überwachung) bzw. über eine dem Grunde nach angemessene Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, wenn solche weiteren Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig sind und eine Einigung darüber nicht erzielt wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde gem. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vor.

- 2.1.8 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

Sofern Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme berührt werden, sind sie in erforderlichem Umfang im Benehmen mit den Versorgungsunternehmen bzw. Ei-

gentümern 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 2: Unterlage 7.3) nur nachrichtlich aufgenommen.

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

3. Belange des Denkmalschutzes

- 3.1 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Bodendenkmals D- 3- 6838-0681 (Körpergräber vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung) 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.
- 3.2 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.
- 3.3 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass im plangegegenständlichen Bauabschnitt zwar keine näheren Aussagen zu

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

3.4 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,
- Verlust der natürlichen Belichtung,
- Minderung des Mietwertes und der Vermietbarkeit während und nach Abschluss der Bauarbeiten,
- 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 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.

4.3 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.

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

4.5 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.

- 4.6 Die Führung des Weges auf den Grundstück Fl.-Nr. 326, Gemarkung Steinweg ist in Abstimmung mit dem Einwendungsführer 0006 festzulegen.
- 4.7 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.
- 4.8 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.
- 4.9 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.
- 4.10 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.
- 4.11 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.
- 4.12 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 Anhang 7.4 – saP; Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 2 - saP) haben – soweit nachfolgend keine anderen Regelungen getroffen werden – Fällarbeiten von Baumbeständen und sonstigen Gehölzen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit von Tierarten in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar zu erfolgen. Die näheren Einzelheiten sind der festgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 3: Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2; Band 4: Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1) 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 überwinterten 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-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen (Band 3: Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2; Band 4: Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1) sind entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen durchzuführen. Insbesondere die vor Ort Beteiligten (Bauleitung, ausführende Baufirma) sind auf die Einhaltung der zum Schutz naturschutzrelevanter Strukturen und Tiergruppen festgelegten Maßnahmen und Auflagen hinzuweisen und deren Einhaltung zu kontrollieren.

5.4 Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt in den Maßnahmeplänen vom 15. Oktober 2008 (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.3.4; Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2; Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 5.3; Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1), 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 Maßnahmen im Überschwem-

mungsbereich des Regen handelt - mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen.

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

5.5 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsflächen zu sorgen.

5.6 Die Gestaltungsmaßnahmen, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt in den Maßnahmeplänen (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.3.3; Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2; Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 5.5; Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1), 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.

5.7 Ökologisch bedeutende Landschaftselemente sind nicht als Arbeitsstreifen in Anspruch zu nehmen.

5.8 Auf vorhandenen oder zu erhaltenden Grünflächen sowie im Kronentraufbereich von zu erhaltenden Bäumen, im Bereich von Feldgehölzen oder Hecken oder sonstigen Biotopen dürfen keine Lagerplätze, Baustelleneinrichtungen oder Baustellenzufahrten errichtet werden.

5.9 Im Kronentraufbereich der zu erhaltenden Bäume ist auf ein umsichtiges Arbeiten mit Baumaschinen zu achten.

5.10 Vor Beginn aller Arbeiten sind die gekennzeichneten und zu erhaltenden Bäume zu schützen. Dazu gelten bei allen Arbeiten die Bestimmungen der DIN 18.920 vom August 2002 und der RAS-LP 4.

Soweit im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Band 3: Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2) gekennzeichnet, sind die Kronentraufbereiche vollständig mit einem dauerhaft installierten, festen und mindestens 2,0 m hohen Schutzzaun abzusichern. Dieser Bereich darf nicht befahren oder für die Baustellenorganisation (lagern, auffüllen, abgraben, verdichten, versiegeln) genutzt werden. Wenn nur geringe Arbeitsräume (< 1 m) verbleiben, sind die entsprechenden Bäume durch ein Stammpolster zu schützen.

5.11 Der Oberbodenaushub, der im Bereich des östlichen Brückenkopfes innerhalb der Nasswiese und der nährstoffreichen Feuchtwiese entsteht, ist vor Beginn der Baumaßnahmen zur Initialbepflanzung der Kompensationsflächen A4 und A5 abzutragen

- und bei entsprechender Bauzeitenplanung möglichst zeitnah dort einzubauen oder im Bereich der geplanten Kompensationsmaßnahme E1 (neues Rasenspielfeld, außerhalb des Überschwemmungsbereichs) auf Mieten zwischen zu lagern.
- 5.12 Schutzeinrichtungen sind während der gesamten Bauzeit vorzuhalten.
- 5.13 Während der Baumaßnahmen dürfen eventuell erforderliche Rückschnittmaßnahmen im Kronenbereich von Bäumen als Ausgleich bei Wurzelverlusten nur nach Anweisungen eines Fachmanns erfolgen.
- 5.14 Auf der Sallerner Regenbrücke sind folgende Schutzmaßnahmen für licht-sensitive Insekten vorzusehen:
- Die Ausleuchtung der Brücke hat sich nach den Mindestanforderungen nach DIN EN 13 201 bzw. DIN 5044 zu richten, diese sollen nicht überschritten werden (Lockwirkung auf Insekten ist abhängig von der Lichtstärke);
 - Einbau von HSE-Natriumdampfhochdruck-Lampen, mit der Möglichkeit der Leistungsreduzierung (HSE-Lampen locken im Vergleich zu anderen gebräuchlichen Lampen am wenigsten Insekten an).
 - Verwendung von Beleuchtungskörpern mit Begrenzung der Lichtemission (keine Abstrahlung nach oben und seitlich, insbesondere ist Streulicht in den Auenbereich zu vermeiden). Die Beleuchtungskörper müssen wirksam abgedichtet sein, um ein Eindringen und das damit verbundene Verbrennen von Insekten zu verhindern.
 - Dimmen der Leuchten ab 23 Uhr und Anbringung der Beleuchtungskörper in der geringst möglichen Höhe über der Fahrbahn (je niedriger die Lichtquelle, desto niedriger der Anlockeffekt).
- 5.15 Um den Ausgleich aller Eingriffe sicherzustellen, werden nach Abschluss der Bauarbeiten alle tatsächlich erfolgten Eingriffe nochmals überprüft. Ggf. sind im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden zusätzliche Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Kommt insoweit eine Einigung nicht zustande ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 5.16 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.
- 5.17 Sollten Änderungen an den landschaftspflegerischen Kompensationsflächen notwendig werden, sind diese Änderungen nur im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden

den zulässig. Soweit keine Einigung zustande kommt, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen

6. Fischerei

6.1 Bauablauf

- 6.1.1 Die Fischereiberechtigten sind rechtzeitig vor Baubeginn im Gewässer zu verständigen und über den Umfang der beabsichtigten Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.
- 6.1.2 Maßnahmen, die im Gewässer durchgeführt werden (z.B. Bau der Brückenpfeiler im Regen), sind zur Vermeidung von Schäden der aquatischen Fauna nach Möglichkeit in den Monaten August bis einschließlich Oktober durchzuführen. Soweit Maßnahmen im Gewässer außerhalb dieses Zeitrahmens durchgeführt werden müssen, sind die näheren Einzelheiten zur Vermeidung von Schäden der aquatischen Fauna mit der ökologischen Baubegleitung, der Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberpfalz und dem/den Fischereiberechtigten abzustimmen.
- 6.1.3 Vor Beginn der Bauarbeiten zur Erstellung der Brückenpfeiler der Sallerner Regenbrücke sind im engeren Eingriffsbereich (200 m ober- und 300 m unterhalb) in Abstimmung mit der Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberpfalz und dem/den Fischereiberechtigten und unter fachlicher Betreuung die lebenden Großmuscheln abzusammeln und zwischenzulagern bzw. oberstrom wieder einzusetzen. Eine erneute Kontrolle direkt vor Baubeginn ist notwendig, um sicherzustellen, dass alle Großmuscheln abgesammelt wurden.
- 6.1.4 Werden trockene Baugruben geschaffen, so sind dabei in Abstimmung mit dem/den Fischereiberechtigten die Fische zu bergen und oberstrom wieder einzusetzen.
- 6.1.5 Im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung sind die durchgeführten Maßnahmen zum Schutz der aquatischen Fauna zu dokumentieren.
- 6.1.6 Ein Eintrag von Baumaterial oder gewässergefährdenden Stoffen beim Neubau der Brücke, v. a. der Brückenpfeiler darf nicht stattfinden.
- 6.1.7 Die im Gewässerbereich eingesetzten Baumaschinen dürfen ausschließlich mit biologisch abbaubaren Hydraulikölen betrieben werden. Dafür ist ein Nachweis zu erbringen.
- 6.1.8 Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass frischer Beton und Zement fischgiftig sind und im Gewässer nicht verbaut bzw. nicht ins Gewässer eingeleitet werden dürfen.
- 6.1.9 Eine notwendige Wasserhaltung der Baugruben hat so zu erfolgen, dass für das Gewässer keine Gewässertrübung erfolgt.
- 6.1.10 Bezüglich eventuell auftretender Gewässertrübungen ist ein Bautagebuch zu führen.

- 6.1.11 Überflüssiges Aushubmaterial ist aus dem Überschwemmungsgebiet abzufahren.
- 6.1.12 Durch den Bau beeinträchtigte Uferböschungen sind wieder in naturnaher Form herzurichten.
- 6.1.13 Vorhandener Uferbewuchs ist soweit wie möglich zu erhalten bzw. gegebenenfalls wieder zu ergänzen.
- 6.1.14 Die Gewässersohle ist nach Abschluss der Bauarbeiten naturnah und mit gewässertypischem Material wieder herzustellen. Das Einbringen von autochthonem Geschiebematerial aus dem Regen ist zu bevorzugen.

6.2 Benutzung oberirdischer Gewässer

- 6.2.1 Das über Vorfluter in den Regen eingeleitete Niederschlagswasser darf keine schädlichen Konzentrationen an für Fließgewässerorganismen giftigen Stoffen sowie mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 6.2.2 Für ablaufendes Niederschlagswasser vorgesehene Rückhalte- und Absetzbecken sind derart zu dimensionieren, dass auch bei extremen Niederschlagsereignissen deren Funktionstüchtigkeit gewährleistet ist.

6.3 Anlage von Mulden und Seigen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung

Die geplanten Mulden und Seigen sind derart auszuführen, dass nach Überflutung infolge von Hochwasserereignissen keine abflusslosen Senken entstehen die Fischfallen darstellen. Durch dauerhafte Unterhaltung der Seigen und Senken (Mahd, Offenhalten der Abläufe) ist Vorsorge dafür zu tragen, dass der Fischnadeile nachgegangen werden kann (gem. Art. 7 BayFiG).

7. Verkehrslärmschutz

7.1 Aktiver Lärmschutz

- 7.1.1 Entsprechend den in Teil A, Abschnitt II dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 5; Band 2: Unterlage 7.3 und Band 3: Unterlagen 11.1 und 11.2, jeweils Kapitel 5.1) sind in folgenden Bereichen hochabsorbierende Lärmschutzwände zu errichten:

7.1.1.1 Nordgaustraße Bereich nördlicher Fahrbahnrand

BwVz. lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe	Plan Nr.	Anmerkungen
203	0+977,5 – 1+169 im Einzelnen:		1	-
	0+977,5 – 1+130	3,00 m		
	1+130 – 1+169	4,00 m		
207	1+193 – 1+271	5,00 m Gesamthöhe einschließlich Stützmauer	1	-

BwVz. lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe	Plan Nr.	Anmerkungen
216	1+670 – 1+707,5	5,00 m Gesamthöhe einschließlich Stützmauer	2	-
217	1+707,5 – 1+785,5	durchgehende Höhe $h_{abs} = 340,00$ m üNN; im Einzelnen:	2	-
	1+707,5 – 1+736	3,00 m		
	1+736 – 1+746	2,00 m		
	1+746 – 1+762	1,50 m		
	1+762 – 1+773	2,00 m		
	1+773 – 1+785,5	2,50 m		
242	1+987 – 2+071	3,00 m	3	

Tabelle 1: Zusammenstellung hochabsorbierende Lärmschutzwände am nördlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße

7.1.1.2 Nordgaustraße Mittelstreifen

BwVz. lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe	Plan Nr.	Anmerkung
204	0+970 – 1+121,5	3,00 m	1	beidseits hochabsorbierend
209	1+193 – 1+271	5,00 m	1	beidseits hochabsorbierend
219	1+670 – 1+886	4,20 m	2	beidseits hochabsorbierend

Tabelle 2: Zusammenstellung hochabsorbierende Lärmschutzwände im Mittelstreifen

7.1.1.3 Nordgaustraße Bereich südlicher Fahrbahnrand sowie Regensburger Straße westlicher Fahrbahnrand

BwVz. lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe	Plan Nr.	Anmerkung
206	1+183,5 – 1+230	3,00 m	1	an der Sonnenstraße abknickend
210	1+219 – 1+271	3,00 m	1	Gesamthöhe einschließlich Stützmauer
218	1+670 – 1+870	4,10 m	2	-
221	1+847 – 1+866	4,10 m	2	-
230	2+438,5 – 2+489	3,00 m	4	-

Tabelle 3: Zusammenstellung hochabsorbierende Lärmschutzwände Nordgaustraße, südlicher Fahrbahnrand und Regensburger Straße, westlicher Fahrbahnrand

7.1.1.4 Umbaubereich Lappersdorfer Kreisel

BwVz. lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe	Plan Nr.	Anmerkung
270	0+270 – 0+350	3,45 m	5	Direktrampe Ost A 93 – B 16: Verlegung bestehende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,45 m mit Verlängerung um 9,00 m

BwVz. lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe	Plan Nr.	Anmerkung
271	0+016 – 0+405	3,00 m	5	östlicher Fahrbahnrand Verbindungsspanne B 15/B 16
274	0+655 – 0+893	3,00 m	5	Direktrampe Ost A 93 – B 16: östlicher Fahrbahnrand
278	0+035 – 0+370	3,00 m	5	Direktrampe West A 93 – Verteilerring B 16: Anpassung (0+035 – 0+200) und Verlängerung bestehende Lärmschutzwand; Wand ist beidseitig hochabsorbierend herzustellen.
279	0+000 – 0+260	5,00 m	5	Verlegung R 18/ westlicher Verteilerring B 16: Erhöhung bestehende Lärmschutzwand von 3,00 m auf 5,00 m Verlängerung bestehende Wand um 25,00 m – Wandhöhe 5,00 m

Tabelle 4: Zusammenstellung hochabsorbierende Lärmschutzwände Umbaubereich Lappersdorfer Kreisel

7.1.2 Entsprechend den in Teil A, Abschnitt II dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 4; Band 2: Unterlage 7.3 und Band 3: Unterlage 11.1, Kapitel 5.1) sind in folgenden Bereichen transparente bzw. reflektierende Lärmschutzwände zu errichten:

7.1.2.1 Nordgaustraße Bereich nördlicher Fahrbahnrand

BwVz. lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe	Plan Nr.	Anmerkungen
200	0+945 – 0+978,5	3,00 m	1	transparent
205	1+169 – 1+189	4,00 m	1	transparent
236	1+180 – 1+204,5	5,00 m	2	transparent
241	1+969,5 – 1+987	3,00 m	3	transparent

Tabelle 5: Zusammenstellung transparente/reflektierende Lärmschutzwände am nördlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße

7.1.2.2 Nordgaustraße Bereich südlicher Fahrbahnrand bzw. westlicher Fahrbahnrand der Regensburger Straße in Lappersdorf

BwVz. lfd. Nr.	Bau-km – Bau-km	Höhe	Plan Nr.	Anmerkungen
229	2+358,5 – 2+438,5	3,00 m	3+4	transparent
240	2+717 – südliche Grenze Fl.-Nr. 525/53	2,50 m	4	ab Oberkante Stützmauer; reflektierend

Tabelle 6: Zusammenstellung transparente/reflektierende Lärmschutzwände am südlichen Fahrbahnrand bzw. westlichen Fahrbahnrand der Regensburger Straße

7.1.3 Die Lärmschutzwände haben den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ (ZTV-Lsw 06, Ausgabe 2006) zu entsprechen.

7.1.4 Bei der Gestaltung der Lärmschutzwand BwVz lfd. Nr. 240 sind der Landkreis Regensburg und der Markt Lappersdorf zu beteiligen.

7.2 Passiver Lärmschutz

7.2.1 Für die nachfolgend aufgeführten Anwesen (vgl. auch Band 3: Unterlagen 11, Berichte M65 242/3, Anhang C und M67 636/3, Anhang D) werden aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmvorsorge“ die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, erstattet:

7.2.1.1 Stadtgebiet Regensburg

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾
Stockwerk				
Spessartstraße	2		IO 18	
2. OG		Süden		
1. OG		Westen		
2. OG		Westen		
Amberger Straße	53			IO 98
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Amberger Straße	54		IO 20	
EG		Westen		
1. OG		Westen		
2. OG		Westen		
Amberger Straße	54a		IO 21	
EG		Westen		
1. OG		Westen		
Amberger Straße	56		IO 19	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
EG		Westen		
1. OG		Westen		
2. OG		Westen		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾
Böhmerwaldstraße	11		IO 25	
2. OG		Süden		
Spessartstraße	20		IO 26	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Spessartstraße	22		IO 27	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Böhmerwaldstraße	14		IO 34	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Böhmerwaldstraße	16		IO 35	
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	41		IO 44	
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	39		IO 45	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	37		IO 46	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	35		IO 47	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	33		IO 48	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	31		IO 49	
2. OG		Süden		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß			
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾		
Fichtelgebirgstraße	29		IO 50			
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
Fichtelgebirgstraße	27		IO 51			
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
Fichtelgebirgstraße	25		IO 52			
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
Fichtelgebirgstraße	23		IO 53			
2. OG		Süden				
Fichtelgebirgstraße	21		IO 54			
2. OG		Süden				
Fichtelgebirgstraße	19		IO 55			
2. OG		Süden				
Illerstraße	1		IO 62			
EG		Süden				
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
EG		Westen				
1. OG		Westen				
2. OG		Westen				
Illerstraße	3				IO 63	
EG		Süden				
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
Illerstraße	5		IO 64			
EG		Süden				
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß			
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾		
Illerstraße	7		IO 65			
Stockwerk						
EG		Süden				
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
Illerstraße	9		IO 66			
EG		Süden				
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
Illerstraße	2		IO 75			
EG		Süden				
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
3. OG		Süden				
4. OG		Süden				
5. OG		Süden				
1. OG		Norden				
2. OG		Norden				
3. OG		Norden				
4. OG		Norden				
5. OG		Norden				
Illerstraße	4				IO 76	
1. OG		Süden				
2. OG		Süden				
3. OG		Süden				
4. OG		Süden				
5. OG		Süden				
4. OG		Norden				
5. OG		Norden				
Illerstraße	6		IO 77			
3. OG		Süden				
4. OG		Süden				
5. OG		Süden				

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾
Illerstraße	8		IO 78	
5. OG		Süden		
Josef-Barth-Straße	5a		IO 79	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
1. OG		Norden		
2. OG		Norden		
3. OG		Norden		
4. OG		Norden		
Josef-Barth-Straße	5b		IO 80	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
Josef-Barth-Straße	5c		IO 81	
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
Josef-Barth-Straße	1		IO 82	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
1. OG		Norden		
2. OG		Norden		
3. OG		Norden		
4. OG		Norden		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾
Josef-Barth-Straße	3	3	IO 83	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
3. OG		Norden		
4. OG		Norden		
Josef-Barth-Straße	5			
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
Isarstraße	1		IO 85	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
5. OG		Süden		
Isarstraße	3		IO 86	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
5. OG		Süden		
Isarstraße	5		IO 87	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾
5. OG		Süden	noch IO 87	
Hans-Hayder-Straße	29		IO 99	
4. OG		Osten		
Hans-Hayder-Straße	31		IO 100	
2. OG		Osten		
3. OG		Osten		
4. OG		Osten		
Sonnenstraße	42		IO 102	
2. OG		Osten		
3. OG		Osten		
4. OG		Osten		
Sonnenstraße	41		IO 106	
EG		Osten		
1. OG		Osten		
2. OG		Osten		
Sonnenstraße	43		IO 107	
EG		Norden		
1. OG		Norden		
EG		Osten		
1. OG		Osten		
Fluderstraße	13		IO 121	
1. OG		Norden		
Fluderstraße	11		IO 122	
1. OG		Norden		
2. OG		Norden		
Fluderstraße	9		IO 123	
2. OG		Norden		
Fluderstraße	7		IO 124	
2. OG		Norden		
Fluderstraße	5		IO 125	
2. OG		Norden		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾
Amberger Straße	40		IO 127	
1. OG		Norden		
Amberger Straße	33		IO 128	
EG		Norden		
1. OG		Norden		
2. OG		Norden		
Amberger Straße	35		IO 129	
EG		Norden		
1. OG		Norden		
2. OG		Norden		
1. OG		Osten		
2. OG		Osten		
Amberger Straße	42	Norden	IO 130	
Amberger Straße	37	Norden	IO 131	
Lappersdorfer Straße	104			IO 136
2. OG		Osten		
Lappersdorfer Straße	89			IO 139
2. OG		Osten		
Pfälzer Straße	2	2		IO 140
1. OG		Norden		

¹⁾ vgl. Band 3: Unterlage 11.1; ²⁾ vgl. Band 3: Unterlage 11.2

Tabelle 7: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet Regensburg aufgrund Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmvorsorge“

Die detaillierten Ergebnisse für die betroffenen Gebäudeseiten und Geschosse der Anwesen sind den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 11.1, Bericht Nr. M111829/03, Anhang C, Tabelle 4; Unterlage 11.2, Bericht M67 636/3, Anhang D, Tabellen 8 und 9) zu entnehmen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass für die vorstehenden Gebäude, für die ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht - als Grundlage für die Untersuchung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen am Gebäude – die Schallimmissionen noch für alle Gebäudefassaden berechnen zu lassen sind.

7.2.1.2 Bereich Markt Lappersdorf

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
Hauptstraße	1		IO 145
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Hauptstraße	3		IO 146.1 + 146.2
1. OG		Osten	
Siedlungsstraße	1		IO 151
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Siedlungsstraße	3		IO 152
EG		Norden	
1. OG		Norden	
EG		Süden	
1. OG		Süden	
Siedlungsstraße	5		IO 153
1. OG		Norden	
EG		Süden	
1. OG		Süden	
Siedlungsstraße	7		IO 154
1. OG		Süden	
Siedlungsstraße	9		IO 155
2. OG		Osten	
Siedlungsstraße	2		IO 156
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Siedlungsstraße	2a		IO 157
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Siedlungsstraße	4		IO 158
2. OG		Osten	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
Siedlungsstraße	4a		IO 159
2. OG		Osten	
Siedlungsstraße	6		IO 160
2. OG		Osten	
Bergstraße	1a		IO 162
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Bergstraße	1		IO 163
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Bergstraße	2		IO 170
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Bergstraße	3		IO 166
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	45		IO 216
2. OG		Norden	
2. OG		Osten	
2. OG		Süden	
Regensburger Straße	53a		IO 217
2. OG		Osten	
2. OG		Süden	
Regensburger Straße	55		IO 196
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
EG		Süden	
1. OG		Süden	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
2. OG		Süden	noch IO 196
2. OG		Westen	
Regensburger Straße	56		IO 183
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	56a		IO 182
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	58		IO 181.1 + 181.2
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	60		IO 180
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	62		IO 179
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	64		IO 178
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	66		IO 176
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
Regensburger Straße	66a		IO 177
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	67		IO 174
EG		Westen	
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
EG		Norden	
1. OG		Norden	
2. OG		Norden	
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	68		IO 175
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	69		IO 173
EG		Westen	
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	71		IO 172
EG		Westen	
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
EG		Osten	
1. OG		Osten	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
2. OG		Osten	noch IO 172
Regensburger Straße	73		IO 171
EG		Westen	
1. OG		Westen	
1. OG		Osten	
Mittelweg	34		IO 223
2. OG		Osten	
Mittelweg	35		IO 224
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
2. OG		Süden	

¹⁾ vgl. Band 3: Unterlage 11.2

Tabelle 8: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Lärm-schutzmaßnahmen im Bereich des Marktes Lappersdorf aufgrund Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmvorsorge“

Die detaillierten Ergebnisse für die betroffenen Gebäudeseiten und Geschosse der Anwesen sind den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 11, Bericht M67 636/3, Anhang D Tabelle 9) zu entnehmen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass für die vorstehenden Gebäude, für die ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht - als Grundlage für die Untersuchung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen am Gebäude – die Schallimmissionen noch für alle Gebäudefassaden berechnen zu lassen sind.

7.2.1.3 Maßgebend für die Art und den Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B.: Einbau von Lärmschutzfenstern, Nachrüstung vorhandener Fenster, Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen, und schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen, z. B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer und Kohleöfen) sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 –, VkBf. 1997, S. 434 ff..

Sofern bereits Fenster eingebaut sind bzw. Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden bzw. aufgrund eines rechtsbeständigen Bebauungsplanes festgelegt sind, die den o. g. Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleis-

ten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind evtl. trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

7.2.1.4 Die näheren Einzelheiten sind zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen zu regeln (vgl. Ziffer 21 VLärmSchR 97). Das Staatliche Bauamt Regensburg bzw. die Stadt Regensburg sind verpflichtet, die Eigentümer der o.g. Gebäude entsprechend zu unterrichten.

7.2.2 Für die nachfolgend aufgeführten Anwesen (vgl. auch Band 3: Unterlage 11.3, Bericht M100730/01 Kapitel 4.2.1) werden aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“ bei der Gesamtpegelbetrachtung der untersuchten geplanten Straßen und der bereits bestehenden Bundesautobahn A 93 die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, erstattet:

7.2.2.1 Stadtgebiet Regensburg

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M100730/01 ¹⁾
Gallingkofen	16a		IO 1
EG		Süden	
1. OG		Süden	
2. OG		Süden	
Gallingkofen	16		IO 2
EG		Süden	
1. OG		Süden	
Gallingkofen	18		IO 3
EG		Süden	
1. OG		Süden	
Gallingkofen	13		IO 10
EG		Süden	
1. OG		Süden	
Sattelbogener Straße	32		IO 11
1. OG		Süden	
Sattelbogener Straße	31a		IO 12
2. OG		Süden	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M100730/01 ¹⁾
Pfälzer Straße	2		IO 140
1. OG		Norden	
Lothringer Straße	2a		IO 141
1. OG		Norden	
Lothringer Straße	2b		IO 142
EG		Norden	
1. OG		Norden	
1. OG		Osten	
Lothringer Straße	2c		IO 143
EG		Norden	
1. OG		Norden	
Lothringer Straße	4		IO 144
EG		Norden	
1. OG		Norden	
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Elsässer Straße	7		IO 205
1. OG		Norden	

¹⁾ vgl. Band 3: Unterlage 11.3

Tabelle 9: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet Regensburg aufgrund Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“

Die detaillierten Ergebnisse für die betroffenen Gebäudeseiten und Geschosse der Anwesen sind den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 11.3, Bericht M100730/01 Kapitel 4.2.1 sowie Bericht M67 636/3, Anhang E Seiten 2 und 3) zu entnehmen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass für die vorstehenden Gebäude, für die ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht - als Grundlage für die Untersuchung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen am Gebäude – die Schallimmissionen noch für alle Gebäudefassaden berechnen zu lassen sind.

7.2.2.2 Bereich Markt Lappersdorf

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M100730/01 ¹⁾
Regengasse	8a		IO 238
1. OG		Osten	
Regengasse	7		IO 239
1. OG		Osten	
Mittelweg	15		IO 244
Hauptstraße	1		IO 145
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Hauptstraße	3		IO 146
1. OG		Osten	
Hauptstraße	5		IO 147
2. OG		Süden	
Hauptstraße	7		IO 148
2. OG		Süden	
Siedlungsstraße	1		IO 151
1. OG		Osten	
Siedlungsstraße	9		IO 155
2. OG		Osten	
Siedlungsstraße	2		IO 156
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Siedlungsstraße	2a		IO 157
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Bergstraße	1a		IO 162
EG		Osten	
1. OG		Osten	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M100730/01 ¹⁾
Bergstraße	1		IO 163
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Bergstraße	2		IO 170
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	73		IO 171
2. OG		Westen	
Regensburger Straße	69		IO 173
EG		Westen	
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
Regensburger Straße	67		IO 174
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
2. OG		Norden	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	68		IO 175
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	66		IO 176
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	66a		IO 177
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	64		IO 178
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	62		IO 179
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	60		IO 180
2. OG		Osten	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M100730/01 ¹⁾
Regensburger Straße	45		IO 216
2. OG		Osten	
Mittelweg	34		IO 223
2. OG		Osten	
Mittelweg	35		IO 224
2. OG		Osten	
Mittelweg	32		IO 233
2. OG		Osten	

¹⁾ vgl. Band 3: Unterlage 11.3

Tabelle 10: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Marktes Lappersdorf aufgrund Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“

Die detaillierten Ergebnisse für die betroffenen Gebäudeseiten und Geschosse der Anwesen sind den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 11.3, Bericht M100730/01 Kapitel 4.2.1 sowie Bericht M67 636/3, Anhang E Seiten 2 und 3) zu entnehmen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass für die vorstehenden Gebäude, für die ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht - als Grundlage für die Untersuchung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen am Gebäude – die Schallimmissionen noch für alle Gebäudefassaden berechnen zu lassen sind.

7.2.2.3 Maßgebend für die Art und den Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B.: Einbau von Lärmschutzfenstern, Nachrüstung vorhandener Fenster, Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen, und schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen, z. B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer und Kohleöfen) sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 –, VkBf. 1997, S. 434 ff..

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

Die näheren Einzelheiten sind zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen zu regeln (vgl. Ziffer 21 VLärmSchR 97). Das Staatliche Bauamt Regensburg bzw.

die Stadt Regensburg sind verpflichtet, die Eigentümer der o.g. Gebäude entsprechend zu unterrichten.

7.3 Zusätzliche Maßnahmen

7.3.1 Sowohl für die Bundesstraßen 15 und 16 wie auch für die Kreisstraße R 18 sind Fahrbahndeckschichten zu wählen, die mindestens den lärmindernden Eigenschaften der Nr. 3 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 14/1991, Verkehrsblatt 1991 (bei $V > 60$ km/h) entsprechen.

7.3.2 Im Bereich der Einhausung (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan-Nrn. 1 und 2; Band 2: Unterlage 7.3, BwVz-Nr. 211) sind die Wände innerhalb der ersten 40 m der Einhausung hochabsorbierend zu verkleiden.

7.3.3 Um auffällige und belästigende Pegeländerungen zu vermeiden bzw. zu minimieren sind - soweit baulich möglich – zum einen Lärmschutzwände unterschiedlicher Höhen stetig (im Verhältnis 1:8) ineinander übergehen zu lassen und zum anderen Lärmschutzwände, die mit einer Höhe $> 2,00$ m enden, stetig auf eine Höhe von 2,00 m auslaufen zu lassen.

7.3.4 Im Übergangsbereich zwischen den einzelnen Brückenbauwerken und den weiterführenden Fahrbahnen sind für die Übergangskonstruktionen – soweit erforderlich – lärmindernde Ausführungen zu wählen.

7.4 Außenwohnbereich

Eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ wird dem Grunde für die nachfolgend aufgeführten Anwesen festgesetzt. Die Eigentümer dieser Anwesen haben gegen den Vorhabensträger Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tagesimmissionsgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen (Band 3: Unterlage 11.1, Bericht Nr. M111829/03, Anhänge C und D; Bericht M67 636/3, Anhang D und Anhang E Seiten 2 und 3) überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

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

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

7.4.1

Bereich Stadt Regensburg

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 2 ²⁾
Amberger Straße	53			IO 98
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Amberger Straße	56		IO 19	
2. OG		Süden		
2. OG		Westen		
Amberger Straße	54		IO 20	
EG		Westen		
1. OG		Westen		
2. OG		Westen		
Amberger Straße	54a		IO 21	
1. OG		Westen		
Böhmerwaldstraße	14		IO 34	
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	39		IO 45	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	37		IO 46	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	35		IO 47	
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	33		IO 48	
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	29		IO 50	
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	27		IO 51	
2. OG		Süden		
Fichtelgebirgstraße	25		IO 52	
2. OG		Süden		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 2 ²⁾
Fichtelgebirgstraße	23		IO 53	
2. OG		Süden		
Illerstraße	1		IO 62	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
1. OG		Westen		
2. OG		Westen		
Illerstraße	3			
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Illerstraße	5		IO 64	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Illerstraße	7		IO 65	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Illerstraße	9		IO 66	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
Illerstraße	2		IO 75	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
5. OG		Süden		
2. OG		Norden		
3. OG		Norden		
4. OG		Norden		
5. OG		Norden		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 2 ²⁾
Illerstraße	4		IO 76	
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
5. OG		Süden		
Josef-Barth-Straße	5a		IO 79	
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
3. OG		Norden		
4. OG		Norden		
Josef-Barth-Straße	5b		IO 80	
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
Josef-Barth-Straße	1		IO 82	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
2. OG		Norden		
3. OG		Norden		
4. OG		Norden		
Josef-Barth-Straße	3			
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
Josef-Barth-Straße	5		IO 84	
4. OG		Süden		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 2 ²⁾
Isarstraße	1		IO 85	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
5. OG		Süden		
Isarstraße	3		IO 86	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
5. OG		Süden		
Isarstraße	5		IO 87	
EG		Süden		
1. OG		Süden		
2. OG		Süden		
3. OG		Süden		
4. OG		Süden		
5. OG		Süden		
Sonnenstraße	41		IO 106	
1. OG		Osten		
2. OG		Osten		
Sonnenstraße	43		IO 107	
EG		Norden		
1. OG		Norden		
EG		Osten		
1. OG		Osten		
Fluderstraße	11		IO 122	
2. OG		Norden		

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort gemäß	
			Bericht M111829/03 ¹⁾	Bericht M67 636/3 ²⁾
Amberger Straße	35		IO 129	
EG		Norden		
1. OG		Norden		
Amberger Straße	42	Norden	IO 130	
Amberger Straße	37	Norden	IO 131	

¹⁾ vgl. Band 3: Unterlage 11.1; ²⁾ vgl. Band 3: Unterlage 11.2

Tabelle 11: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf Entschädigung des „Außenwohnbereichs“ im Stadtgebiet Regensburg

Die detaillierten Ergebnisse sind den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 11.1, Bericht Nr. M111829/03, Anhang C Tabelle 4 und Unterlage 11.2, Bericht Nr. M67 636/3, Anhang D Tabelle 9) zu entnehmen.

7.4.2

Bereich Markt Lappersdorf

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
Hauptstraße	1		IO 145
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Siedlungsstraße	1		IO 151
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Siedlungsstraße	3		IO 152
1. OG		Norden	
1. OG		Süden	
Siedlungsstraße	2		IO 156
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Siedlungsstraße	2a		IO 157
EG		Osten	
1. OG		Osten	
Bergstraße	1a		IO 162
EG		Osten	
1. OG		Osten	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
2. OG		Osten	noch IO 162
Bergstraße	1		IO 163
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Bergstraße	2		IO 170
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	73		IO 171
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
Regensburger Straße	71		IO 172
EG		Westen	
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
Regensburger Straße	69		IO 173
EG		Westen	
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	67		IO 174
EG		Westen	
1. OG		Westen	
2. OG		Westen	
EG		Norden	
1. OG		Norden	
2. OG		Norden	
EG		Osten	
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
Regensburger Straße	68		IO 175
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	66		IO 176
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	66a		IO 177
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	64		IO 178
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	62		IO 179
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	60		IO 180
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
Regensburger Straße	56a		IO 182
1. OG		Osten	
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	56		IO 183
2. OG		Osten	
3. OG		Osten	
Regensburger Straße	55		IO 196
2. OG		Osten	
EG		Süden	
1. OG		Süden	
2. OG		Süden	

Straße	Nr.	Seite	Immissionsort
Stockwerk			Bericht M 67 636/3 ¹⁾
Regensburger Straße	45		IO 216
2. OG		Osten	
2. OG		Süden	
Mittelweg	35		IO 224
2. OG		Osten	

¹⁾ vgl. Band 3: Unterlage 11.2

Tabelle 12: Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf Entschädigung des „Außenwohnbereichs“ im Bereich des Marktes Lappersdorf

Die detaillierten Ergebnisse sind den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 11.1, Bericht Nr. M111829/03, Anhang C Tabelle 4 und Unterlage 11.2, Bericht Nr. M67 636/3, Anhang D Tabelle 9) zu entnehmen.

8. Vereinbarungen und gesonderte Regelungen

8.1. Die Anpassung, Verlegung und der Neubau von Privatwegen sind außerhalb der Planfeststellung in gesonderten Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Eigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln.

8.2. 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.

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

1. Gegenstand/Zweck

1.1. Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5, 9 Abs. 2 Nr. 1, §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes -WHG- 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 an den nachfolgend beschriebenen Einleitungsstellen in oberirdische Gewässer einzuleiten bzw.
- In den übrigen Bereichen das Oberflächenwasser durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden dem Grundwasser zuzuführen.

Einleitung	Lage, Beschreibung	Gesamteinleitung max. l/s	Vorfluter Name Einleitungsstelle	Bemerkungen
E1	Verbindungsspange und Direktrampe, Bankett mit Böschung	6	Untergrund	flächige Versickerung über belebte Bodenzone
E2	Verbindungsspange und Direktrampe, Bankett mit Böschung	122	Untergrund	flächige Versickerung über belebte Bodenzone
E3	Verbindungsspange und südlicher Autobahnabschnitt A 93	79	Regen, bestehende Einleitungsstelle	Vorbehandlung über Absetzbecken
E4	Verbindungsspange und nördlicher Autobahnabschnitt A 93 mit bestehender Brücke B 16	279	Regen, bestehende Einleitungsstelle	Vorbehandlung über Absetzbecken
E5	Verbindungsspange und Direktrampe, Bankett mit Böschung	171	Untergrund	flächige Versickerung über belebte Bodenzone
E6	Rückbau Kreuzungsbereich Lappersdorf in unbefestigte Wiesen	5	Untergrund	zukünftige Wiesenfläche ohne Versiegelung
E7	Anschlusskreisel in Lappersdorf mit Zubringerstraßen	22	Einleitung in bestehende Entwässerungsanlage des Marktes Lappersdorf	Ableitung wie bisher über bestehende Kanäle

Tabelle 13: Zusammenstellung der Einleitungen

1.2. Hinweis:

Für Grundwasserabsenkungen im Rahmen von Bauwasserhaltungen ist die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis vom Vorhabensträger rechtzeitig vor Beginn zu beantragen.

1.3. Wasserrechtliche Genehmigungen

Für den Neubau der Sallerner Regenbrücke (BW 0-3, Band 2: Unterlage 7.3, lfd. Nr. 228), die weiteren plangemäßen Anlagen sowie die erforderliche Baustelleneinrichtung und Lehrgerüste im 60 m-Bereich des Regen (Gewässer I. Ordnung) wird die nach Art. 20 BayWG erforderliche Genehmigung durch diese Planfeststellung ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. BayVwVfG).

1.4. Wasserrechtliche Planfeststellung

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

- Schaffung von Retentionsräumen,
- Anlage von Regenklärbecken,
- Beseitigung vorhandener Verrohrungen.

2. Plan

Der Benutzung liegen die Planfeststellungsunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Anlage Nr. 7.1, Blatt Nrn. 1 bis 5; Unterlage Nr. 7.2, Blatt Nr. 1 bis 5; Band 2: Unterlage

7.3, Unterlage Nr. 8, Blatt Nrn. 1 bis 12; Band 3; Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2; Band 4: Unterlage 13) zugrunde.

3. Benutzungsbedingungen und Auflagen

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 Sallerner Regenbrücke

3.1.1 Bauausführung

3.1.1.1 Die Bauausführung hat möglichst zu Zeiten mittlerer bis niedriger Wasserführung zu erfolgen.

3.1.1.2 Vor Erstellung der 4 Flusspfeiler sind 4 Flussprofile zu erstellen. Je 1 Profil ist in der Achse der südlichen und nördlichen 2 Pfeilerscheiben und je 1 Profil ca. 10 m oberstrom der nördlichen Pfeiler und ca. 10 m unterstrom der südlichen Pfeiler zu ermitteln und planerisch darzustellen.

3.1.1.3 Nach Abschluss der Brückenbauarbeiten sind diese 4 Flussprofile nochmals aufzunehmen. Die Höhe der Flusssohle ist an den ursprünglichen Bestand anzugleichen.

3.1.1.4 Die Flusspfeiler sind strömungsgünstig auszubilden und mit einem Kolkschutz vor Ausspülungen zu sichern. Die Kolksicherung ist so auszuführen, dass der Abflussquerschnitt möglichst wenig eingengt wird (z.B. Spundwand).

3.1.1.5 Der Durchflussquerschnitt im Brückenbereich muss auch während der Bauzeit möglichst freigehalten werden. Sofern dies nicht sichergestellt werden kann, ist rechtzeitig vor Baubeginn mit Hilfe einer Wasserspiegelberechnung zu ermitteln, welche Auswirkungen die erforderlichen Einbauten (z.B. Lehrgerüste usw.) auf den Hochwasserabfluss haben. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg sind eventuell erforderliche Ausgleichsmaßnahmen zur Gewährleistung des im Brückenbereich erforderlichen Durchflussquerschnitts vorzunehmen. Es ist sicherzustellen, dass Dritte durch die Baumaßnahme nicht nachteilig betroffen sind.

3.1.1.6 Bei anlaufendem Hochwasser ist die Hochwasserwelle abzuschätzen und Einrichtungen und Provisorien ggfs. kurzfristig zurückzubauen (z.B. Schutzzäune).

3.1.1.7 Sofern die Flusspfeiler mittels einer Stein-/Kiesschüttung vom Ufer aus erstellt werden, ist hierfür ein gesondertes wasserrechtliches Verfahren durchzuführen.

- 3.1.1.8 Im Brückenbereich sollen die Regenufer möglichst unberührt bleiben. Auf eine Versteinung ist zu verzichten.
- 3.1.1.9 Wenn Wurzelstöcke der Ufergehölze gerodet werden, ist auf eine möglichst flache Gestaltung des Ufers zu achten (Ansprechpartner am Wasserwirtschaftsamt Regensburg: Herr Seilbeck, Tel. 78009-309).
- 3.1.1.10 Das Gelände im Vorland ist an den Bestand anzupassen und zu begrünen, damit Erosionen bei Hochwasser vermieden werden. Sofern unter der Brücke im Vorlandbereich eine Pflasterung geplant wird, sind davon die Uferbereiche auszunehmen.
- 3.1.1.11 Durch oberstromige Hinweistafeln sind Kanufahrer auf die Brückenbaustelle hinzuweisen und der Bootsverkehr entsprechend zu lenken.
- 3.1.1.12 Es sind Vorkehrungen zur Vermeidung von Feinsedimenteinträgen zu treffen um eine Versandung und/oder Verschlammung der Kieslaichhabitats und Jungmuschelhabitats zu verhindern. Dies betrifft den eigentlichen Brückenstandort als auch die unterhalb anschließende Gewässerstrecke.
- 3.1.1.13 Beginn und Fertigstellung der Maßnahme sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg anzuzeigen. Die Rekultivierung hat im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu erfolgen (Ansprechpartner: Herr Homeier, Tel. 78009-124).
- 3.1.2 Baubetrieb
- 3.1.2.1 Der Vorhabensträger hat vor Baubeginn dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg eine Liste der am Bau beteiligten Firmen und Büros mit den jeweils verantwortlichen Ansprechpartnern und einen Bauzeitenplan zu übergeben.
- 3.1.2.2 Vor Baubeginn ist für den Hochwasserfall ein Ablaufplan mit erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung der Baustelle, zum Rückbau von Einrichtungen und zur Räumung des Überschwemmungsgebietes zu erstellen und dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu übergeben. Für die Koordinierung ist ein Verantwortlicher zu benennen.
- 3.1.2.3 Die Baustelleneinrichtung (Baubüro, Container, Material und dgl.) muss außerhalb des Überschwemmungsgebietes erfolgen.
- 3.1.2.4 Während des Baubetriebes ist die Verunreinigung des Gewässers, insbesondere durch wassergefährdende Stoffe, sorgfältig zu vermeiden. Die Datensicherheitsblätter von verwendeten wassergefährdenden Stoffen sind vor Beginn der jeweiligen Arbeiten auf der Baustelle vorzuhalten.
- 3.1.2.5 Feste und flüssige Stoffe (Bauschutt, Beschichtungen, Farbe,) dürfen nicht in das Gewässer eingebracht werden.

- 3.1.2.6 Wassergefährdende Stoffe, z.B. Diesel, sind außerhalb des Überschwemmungsgebietes und für Dritte unzugänglich zu lagern. Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, z.B. Betanken, ist größte Sorgfalt erforderlich.
- 3.1.2.7 Sofern Baumaterial im Überschwemmungsgebiet kurzzeitig gelagert werden muss, ist es bei anlaufendem Hochwasser kurzfristig zu entfernen.
- 3.1.2.8 Über die Hochwassergefahr hat der Vorhabensträger und dessen Beauftragter selbsttätig Erkundungen einzuholen (im Internet unter www.hnd.bayern.de).
- 3.1.3 Unterhaltung
- 3.1.4 Freibord

Die Sallerner Regenbrücke hat ein Freibordmaß (= lichte Höhe zwischen HW₁₀₀-Wasserspiegel und Unterkante Brücke) von mindestens 0,5 m einzuhalten. Der HW₁₀₀-Wasserspiegel beträgt am Planungsort 333,60 m ü.NN. Die Unterkante der Brücke muss deshalb mindestens auf $333,60 + 0,50 = 334,10$ m ü.NN liegen.
- 3.2 Wasserschutzgebiet Sallern
- 3.2.1 Die Erdaufschlüsse sind so gering wie möglich zu halten.
- 3.2.2 Zur Verfüllung von Baugruben und Leitungsgräben, sowie für die mineralische Dichtschicht ist nur unbelastetes mineralisches Material zu verwenden. Insbesondere verboten ist der Einsatz von Material, welches auslaug- oder auswaschbare Stoffe enthält (z.B. Teer oder Schlacken).
- 3.2.3 Der Einsatz von Recyclingmaterial ist nicht zulässig.
- 3.2.4 Wird bei den Bauarbeiten örtlich die bindige Deckschicht durchstoßen, so sind in Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg entsprechende Abdichtungen einzubauen.
- 3.2.5 Sollen Baustoffe verwendet werden, welche wasserlösliche Bestandteile enthalten und nicht in den TL Min-StB genannt sind, ist die Unbedenklichkeit im Einzelfall nachzuweisen.
- 3.2.6 Die Bankette und deren Füllboden sind zur Verringerung der Unfallgefahr standfest auszubilden.
- 3.2.7 Auf Dämmen und Brücken sind Schutzeinrichtungen gemäß DIN EN 1317 erforderlich.
- 3.2.8 Böschungen und Mulden sind mind. 20 cm dick mit Oberboden anzudecken und geschlossen flächig zu begrünen.
- 3.2.9 Betankung von Baumaschinen und -fahrzeugen sowie eine Lagerung wassergefährdender Stoffe darf nur auf befestigten Flächen erfolgen.

- 3.2.10 Es sind nur technisch einwandfreie Baumaschinen zu verwenden. Diese sind nach jedem Arbeitstag auf befestigten Flächen abzustellen.
- 3.2.11 In unmittelbarer Nähe des Arbeitsbereiches ist eine Auffangwanne bereitzuhalten, um bei einer eventuellen Leckage an Fahrzeugen auslaufende wassergefährdende Stoffe aufnehmen zu können.
- 3.2.12 Jede Verunreinigung des Bodens mit wassergefährdenden Stoffen ist sofort der REWAG Netz GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu melden.
- 3.2.13 Das Niederschlagswasser ist zu sammeln und aus dem Schutzgebiet hinauszuleiten.
- 3.2.14 Rohrleitungen, die dem Sammeln und Ableiten von Niederschlagswasser dienen, sind als dichte, geschlossene Rohrleitungen auszuführen. Sie sind ausschließlich zu diesem Zweck zu verwenden. Gräben, die dem Sammeln und Ableiten von Niederschlagswasser dienen, sind mit einer mineralischen Abdichtung auszuführen.
- 3.2.15 Bei baulichen Anlagen, die mit ihrer Gründung die Deckschicht durchteufen, ist darauf zu achten, dass zur Wiederherstellung der Deckschicht die Baugrube mit entsprechend bindigem Material wiederverfüllt wird. Sollte dies nicht möglich sein, sind in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg technische Lösungen zu wählen.
- 3.3 Abgrabungen zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes
Die vorgesehenen Abgrabungen (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 4 und 5; Band 2: Unterlage 7.3, lfd. Nrn. 505 und 506; Band 4: Unterlage 13.1. Kapitel 4.2 und Unterlage 13.2, Blatt Nr. 1) zum Ausgleich des durch das geplante Bauvorhaben verursachten Retentionsraumverlustes in einem Gesamtvolumen von ca. 31.700 m³ sind zeit- und funktionsgleich zur Baumaßnahme durchzuführen. Bei der Gestaltung der Abgrabungsflächen ist das Wasserwirtschaftsamt Regensburg beizuziehen.
- 3.4 Altlasten
- 3.4.1 Es ist eine fachgutachterliche Begleitung von Aushubmaßnahmen sowie abschließende Wand- und Sohlbeprobungen in den Baugruben zur Beweissicherung der Entfernung der Verunreinigungen erforderlich.
- 3.4.2 Sofern bei Aushubmaßnahmen Auffälligkeiten bzgl. weiterer Verunreinigungen auftreten, sind umgehend das Umweltamt der Stadt Regensburg bzw. das Landratsamt Regensburg und das Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu informieren, um das erforderliche Vorgehen abzustimmen. Die zum Zeitpunkt der Bauausführung einschlägigen Regelwerke zur Verwertung und Lagerung von belastetem Material sind zu beachten.

- 3.4.3 Eine Versickerung von Niederschlagswasser in verunreinigten Bodenbereichen ist nicht zulässig.
- 3.5 Hochwasserschutzplanungen der Stadt Regensburg
- 3.5.1 Bei den weiteren Planungen zum Bau der Sallerner Regenbrücke sind die Hochwasserschutzplanungen der Stadt Regensburg mit zu berücksichtigen und in Abstimmung mit der Stadt Regensburg und dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg die zur Einbindung des Brückenbauwerks in das Hochwasserschutzkonzept erforderlichen Maßnahmen und Einrichtungen abzustimmen.
- 3.5.2 Ebenso sind die Planungen zur Verlegung des Sportplatzes sowie die Lage und Anordnung der nordwestlich des Sportplatzes geplanten Parkplätze im Hinblick auf das Hochwasserschutzkonzept der Optimierungsphase (OPT/2006) mit der Stadt Regensburg und dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen.
- 3.6 Entsorgung von Niederschlagswasser
- 3.6.1 Vor Baubeginn sind im Bereich der neu geplanten Niederschlagswasserversickerungen (E1, E2, E5 und E6) die genauen Bodenverhältnisse zu ermitteln. Durch die geplanten flächenhaften Versickerungen von Niederschlagswasser darf die natürliche Selbstreinigungskraft des Bodens und des Grundwassers sowie die Aufnahmefähigkeit des Untergrundes nicht überfordert werden (Band 4: Unterlage 13.1, Seite 6, 3. Absatz). Die Bewertung nach DWA-Regelwerk M 153 "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser", Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V., Hennef, ist darauf abzustimmen. Die bewachsene Oberbodenschicht (belebter Boden) muss eine Stärke von mindestens 20 cm aufweisen. Sie hat einen hohen Anteil an organischer Substanz und Tonmaterialien aufzuweisen. Der pH-Wert muss zwischen 7 und 8 liegen. Bei Betrieb und Unterhaltung der flächenhaften Versickerungen von Niederschlagswasser ist Sorge zu tragen, dass eine vollflächige Vegetation für den Erhalt der Sicker- und Filterwirksamkeit gegeben ist. Gezielte Schneeablagerungen im Rahmen des Winterdienstes sind zu vermeiden.
- 3.6.2 Mindestens 3 Monate vor Baubeginn sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg für die beiden geplanten Regenklärbecken RKB 1 und RKB 2 (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5; Band 2: Unterlage 7.3, lfd. Nrn. 373 und 381) Detailpläne, Bemessung und Erläuterungsbericht in 2-facher Ausfertigung vorzulegen.
- 3.6.3 Nach Fertigstellung ist ein Bestandsplan, M = 1:1.000, zu erstellen, in dem jeweils die Flächen, von denen Niederschlagswasser entsorgt werden soll, d.h. Fahrbahnflächen und betroffene Außenflächen und die dazugehörige Entsorgung, z.B. Mulde, Böschung oder Regen, dargestellt sind und spätestens 3 Monate nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg in 2-facher Ausfertigung vorzulegen.

3.6.4 Für den Alarmfall (Unfall mit wassergefährdenden Stoffen) ist vom Vorhabensträger eine einfache Handlungsanleitung zu erstellen und die Rettungskräfte (THW, Feuerwehr etc.) entsprechend einzuweisen.

3.7 Landschaftspflegerischer Begleitplan

3.7.1 Durch die oberstrom der geplanten Sallerner Regenbrücke im Bereich des rechten Regenufers vorgesehenen Auwald- und Gebüschentwicklungen (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.3.4; Anlage Nr. 12.2 A-1, A-1.1 - Kompensationsmaßnahmen A 2 und A 8) sind nachteilige Auswirkung auf den Hochwasserabfluss nicht auszuschließen. Rechtzeitig vor Ausführung dieser Maßnahmen ist deshalb ein hydraulischer Nachweis erforderlich, dass hierdurch keine nachteiligen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss entstehen.

3.7.2 Bei der im Rahmen der Kompensationsmaßnahme A 2 in der Gemarkung Hirschling (Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 5.3; Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1) vorgesehenen jährlichen Mahd ist im Hinblick auf die im Gewässerentwicklungsplan Regen hier vorgesehene Auwaldentwicklung ein Mindestabstand von 10 m zum Regenufer einzuhalten. Die auf der Kompensationsfläche A 2 vorgesehenen Maßnahmen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg, Sachgebiet Landschaftspflege (Ansprechpartner: Herr Seilbeck, Tel.: 0941/78009-309) abzustimmen.

3.8 Nordgaustraße, Abschnitt Einhausung

Entsprechend der bisherigen Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen liegt die Gradienten an der tiefsten Stelle der Einhausung ca. 5,00 m über dem höchsten angefahrenen Grundwasserspiegel, so dass mit keiner Beeinflussung des Grundwassers durch die Einhausung zu rechnen ist.

Sollten sich im Rahmen der Bauarbeiten Erkenntnisse ergeben, die einen nachteiligen Einfluss der Einhausung auf den Grundwasserspiegel erwarten lassen, sind in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg entsprechende Abhilfemaßnahmen festzulegen und unter Hinweis auf die Ausführungen in Abschnitt IV, Ziffer 1.2 ggf. eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.9 Unterhaltung

3.9.1 Dem Straßenbaulastträger obliegt die Gewässerunterhaltung bzw. der Vorländer

- im Bereich der Gewässerkreuzung mit dem Regen jeweils 10 m oberhalb bis 10 m unterhalb des Brückenbauwerks,
- in Kreuzungsbereichen von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Durchlässe,
- an den sonstigen Einleitungsstellen von Straßenwasser in Gewässer von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Einleitungsstellen.

Im Übrigen richtet sich die Unterhaltung der Gewässer nach den wasserrechtlichen Vorschriften.

3.9.2 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. 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.

3.9.3 Die geplanten Entwässerungseinrichtungen sind unter Beachtung der RAS-Ew und der EÜV zu warten, zu betreiben und zu überwachen.

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 wird (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem entsprechenden Lageplan (Band 2: Unterlage 7.3 und Anlage Nr. 7.4, Plan Nr. 1). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

VI. Entscheidungen über Einwendungen

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

VII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens

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

B)

Begründung:

I. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das plangegegenständliche Vorhaben beinhaltet den Ausbau der Nordgaustraße (Bundesstraße 15) mit Neubau der Sallerner Regenbrücke, um eine direkte Anbindung der Innenstadt und des östlichen Stadtgebietes von Regensburg über den Regen zum Lappersdorfer Kreisel und damit zur Bundesautobahn A 93 und zur Bundesstraße 16 zu schaffen. Hierzu wird die geplante Sallerner Regenbrücke mit einer neuen Verbindungsspanne an den Lappersdorfer Verteilerring angebunden. Außerdem wird über die Sallerner Regenbrücke und über die anzupassende Lappersdorfer bzw. Regensburger Straße der Markt Lappersdorf und die durch die Kreisstraße R 18 erschlossenen Gebiete im nordwestlichen Landkreis von Regensburg direkter an das Stadtgebiet Regensburg angebunden. Die Maßnahme komplettiert das innerstädtische Straßennetz und entlastet hier vor allem die Amberger Straße, die Frankenstraße und die Lappersdorfer Straße vom Verkehr. Mit Realisierung der Maßnahme werden zum einen die Wohnstandorte im Stadtnorden vom Verkehr entlastet und zum anderen die Bedeutung der Nordgaustraße als zentrale Verkehrsachse gestärkt.

Anschließend an den bereits fertiggestellten 1. Bauabschnitt des vierstreifigen Ausbaus der Nordgaustraße zwischen der Holzgartenstraße und der Isarstraße ist im Rahmen der plangegegenständlichen Maßnahme der vierstreifige Ausbau der Nordgaustraße nördlich der Kreuzung mit der Brennes-/Isarstraße vorgesehen. Die Knotenpunkte der Nordgaustraße mit der Brennes-/Isarstraße, der Sonnenstraße und der Amberger Straße werden den neuen Verhältnissen entsprechend leistungsfähig ausgebaut.

Zur Verbesserung der Höhenlage der ausgebauten Nordgaustraße gegenüber der angrenzenden Bebauung wird die Straße im Bereich des „Gschwanders“ um ca. 3,40 m abgesenkt. In diesem Bereich wird die 399 m lange Lärmschutzeinhausung errichtet. Gegenüber der ursprünglichen, dem am 12. März 2007 eingeleiteten und mit dem gegenständlichen Verfahren eingestellten Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden, Planfeststellungsstrasse wurde die Linienführung der Nordgaustraße im Bereich der Einhausung und im weiteren Verlauf bis zur Amberger Straße soweit optimiert, dass eine direkte Betroffenheit eines Wohngebäudes auf der Nordseite der Nordgaustraße entfällt. Dies führt allerdings zu erforderlichen Mehreinriffen in Privatgärten südlich der Trasse im Bereich „Am Judenfeld“. Durch Minimierung des begleitenden Grünstreifens wurde wiederum eine Reduzierung dieses neu-

en Grundbedarfs erzielt. Eingriffe in die Wohnbebauung auf der Straßensüdseite der Nordgaustraße selbst sind nicht erforderlich.

Nach der Kreuzung mit der Amberger Straße ist in einem Neubauabschnitt die Weiterführung der Bundesstraße 15 über den Regen mit seinen Auenbereichen (Sallerener Regenbrücke) mittels eines neuen mehrfeldrigen Brückenbauwerks sowie der Anschluss an den Autobahnknoten Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 und die Bundesstraße 16 (Lappersdorfer Kreisel) vorgesehen. Die Anbindung an den Bestand bis zum als Kreisverkehrsplatz neu gestalteten Innerortsanschluss Lappersdorf im Bereich des Marktes Lappersdorf erfolgt über die bestehende Lappersdorfer bzw. Regensburger Straße (Kreisstraßen Rs 18 bzw. R 18), die baulich entsprechend angepasst werden müssen.

Die Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18), von der Frankenstraße kommend wird untergeordnet angeschlossen. Im weiteren Verlauf der Lappersdorfer und der Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) soll durch einen gezielten Ausbau der vorhandenen Straße der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Knotenpunkte im Bereich Markt Lappersdorf mit der Karether Hauptstraße, der Siedlungsstraße und der Bergstraße werden den neuen Verhältnissen angepasst und entsprechend leistungsfähig ausgebaut.

Im Bereich der Regensburger Straße wird am Bauende durch die Anlage von getrennten Geh- und Radwegen am westlichen Fahrbahnrand, einer Haltebucht kurz vor dem Anschluss an den zum Kreisverkehrsplatz umgeplanten Innerortsanschluss von Lappersdorf sowie der Anlage eines durchgehenden Gehwegs am östlichen Fahrbahnrand der Regensburger Straße eine Verbesserung der Verkehrssituation erreicht.

Im weiteren Verlauf ist auch ein Umbau des Lappersdorfers Kreisels mit dem Autobahnanschluss Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 und dem Anschluss der Bundesstraße 16 erforderlich, da der bestehende Anschlussknoten bereits heute an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist. Mit dem neu hinzukommenden Anschlussast der Verbindungsspanne von der Nordgaustraße zur Bundesstraße 16 und der veränderten Anschlusssituation im Bereich des Marktes Lappersdorf ist ein Umbau des Gesamtknotens Lappersdorfer Kreisel unumgänglich.

Die dem vorstehend bereits angeführten Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2007 zugrundeliegende Lösung beinhaltet den östlich der Bundesautobahn A 93 liegenden Teil des Verteilerrings und war nach Aussage des Verkehrsgutachters Prof.-Dr.-Ing. Kurzak leistungsfähig konzipiert.

Durch die Auflösung des zweispurigen Verteilerrings als durchgängiges Gesamtsystem sowie der gezielten Lenkung der Verkehrsströme, wie die direkte Anbindung der Bundesstraße 16 an den geplanten Ausbau der Nordgaustraße (Bundesstraße 15) und die direkte höhenfreie Führung des Ausfahrtsstromes der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden zur Bundesstraße 16 wird zwar der Verkehrsablauf verbessert, allerdings ergeben sich hinsichtlich der verkehrsmäßigen Anbindung des Marktes Lappersdorf gegenüber dem Bestand Verschlechterungen.

Im derzeit bestehenden Verteilerring werden alle Verkehrsbeziehungen abgewickelt. Durch den alleinigen Umbau des östlich der Bundesautobahn A 93 gelegenen Bereiches des Verteilerrings werden speziell die Verkehre, die von der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Süden kommen, über die Regensburger Straße zum Markt Lappersdorf geführt. Verkehre aus der Stadtmitte von Regensburg mit Ziel in Richtung Lappersdorf, Bundesautobahn A 93 nach Süden und Kreisstraße R 18 in Richtung Nordosten werden nicht den Verteilerring, sondern den direkten Weg über die Regensburger Straße nutzen und so zu einer Mehrbelastung dieses Straßenabschnittes führen.

Im Zuge der dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren – mit dem das im Jahr 2007 eingeleitete Verfahren eingestellt wurde – zugrunde liegenden Lösung ist nunmehr auch ein Umbau des westlichen Verteilerringes vorgesehen. Hiermit wird neben der Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens auch die Anbindung des Marktes Lappersdorf und der Kreisstraße R 18 sichergestellt.

2. Vorgeschichte

Bereits 1963 waren der Ausbau der Nordgaustraße und der Neubau der Sallerner Regenbrücke Bestandteil eines vom Stadtrat der Stadt Regensburg beschlossenen Verkehrsplans für Regensburg.

In einem Planfeststellungsbeschluss der Obersten Baubehörde vom 24. September 1971 zum Bau des Streckenabschnittes der Bundesautobahn A 93 „Anschlussstelle Regensburg-Nord“ war bereits die Verbindung der Nordgaustraße über den Regen an den Verteilerring der Anschlussstelle enthalten. Beim Bau der Anschlussstelle bis 1977 wurden bereits bauliche Maßnahmen für die Einbindung der Trasse Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke durchgeführt, wie z.B. ein zweites Feld beim Bauwerk zur Unterführung der Lappersdorfer Straße im Zuge der Bundesautobahn A 93 und der Bau einer Stützmauer für den Anschlussast in Richtung der geplanten Sallerner Regenbrücke.

Zwischen 1992 und 1995 wurde eine neue Vorplanung des Projektes „Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke zwischen Isarstraße und Anschlussstelle Nord / Lappersdorfer Straße“ erstellt. Schalltechnische Voruntersuchungen für 3 Varianten im Be-

reich der Nordgaustraße (Schallschutzwände, Schallschutzgalerie, Einhausung) waren Bestandteil dieser Maßnahme.

Am 21. Dezember 1995 fasste der Stadtrat im Rahmen der Beratung der mittelfristigen Finanzplanung den Beschluss, das Projekt Nordgaustraße / Sallerner Regenbrücke mit einer optimierten Schallschutzwandlösung weiter zu planen.

Eine Petition an den Bayer. Landtag vom 17. Januar 1998 wurde vom zuständigen Petitionsausschuss dahingehend verbeschieden, dass die Stadt bei der weiteren Planung einerseits eine Ostumgehung der Stadt und andererseits eine Schallschutzgalerie für die Nordgaustraße anstreben sollte.

Im Jahr 2005 wurde die „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg“ der Öffentlichkeit vorgestellt (Hinweis: die „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg“ ist im Internetauftritt der Stadt Regensburg unter folgender Adresse: <http://www.regensburg.de/leben/verkehrmobilitaet/infrastruktur/verkehrsuntersuchung> abrufbar). In dieser Untersuchung, die der Planfeststellungsbehörde vorliegt, wurden der Ausbau der Nordgaustraße und der Neubau der Sallerner Regenbrücke als kurzfristig umzusetzende Maßnahme eingestuft.

Im Januar 2006 wurde bereits die Vorentwurfsplanung mit schalltechnischer Voruntersuchung und Variantenuntersuchung für den Neubau der Sallerner Regenbrücke in Auftrag gegeben.

Veranlasst durch die „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ und die zügig voranschreitenden Planungen zum Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke mit Anbindung an die Bundesstraße 16 und die Bundesautobahn A 93 über den Lappersdorfer Kreisel, wurde unter Federführung des Staatlichen Bauamtes Regensburg der Umbau des Lappersdorfer Kreisels untersucht. Ziel der Untersuchung war, den bereits zum jetzigen Zeitpunkt an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit befindlichen Verteilerring unter Berücksichtigung der städtischen Planung leistungsfähig zu gestalten.

Von März bis Juli 2006 wurde zunächst eine Voruntersuchung zum Umbau des Lappersdorfer Kreisels erstellt. In der Voruntersuchung wurden verschiedene Varianten und Knotenpunktsysteme untersucht, um eine Lösung zu finden, die den notwendigen Anforderungen an Verkehrssicherheit und –qualität am besten gerecht wird.

In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak wurde für den neuen Anschluss an den Verteilerring Lappersdorfer Kreisel ein leistungsfähiger und leistungsgerechter Umbau des bestehenden Verteilerkreisels östlich der A 93 geplant.

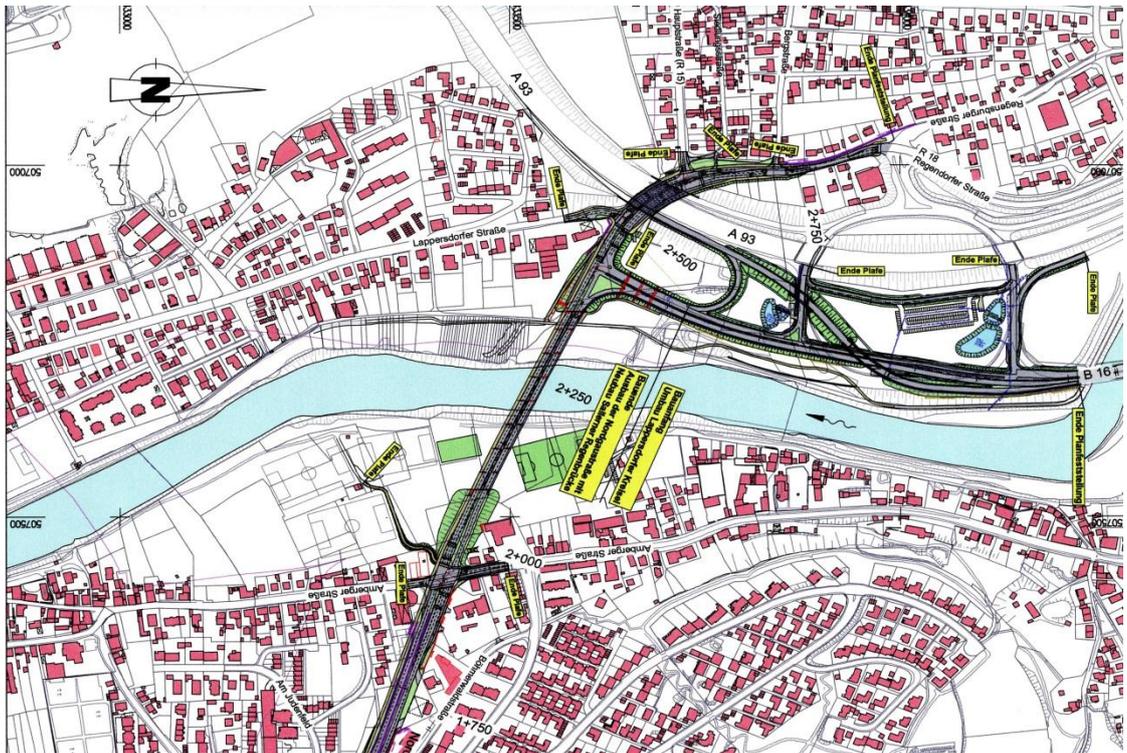


Abbildung 1: Umbaulösung Lappersdorfer Kreisels, Planung vom 15. Februar 2007

Mit Schreiben vom 9. März 2007 wurde das Planfeststellungsverfahren für das Projekt „Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels“ unter Vorlage der Planunterlagen vom 15. Februar 2007 beantragt. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die Regierung der Oberpfalz erfolgte am 12. März 2007.

Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens wurde die Planung vom 15. Februar 2007 hinsichtlich folgender Punkte überarbeitet:

Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke/Regensburger Straße

- Anpassung der Lage der Nordgaustraße im Bereich der Einhausung, damit ein vorhandenes Wohngebäude nicht überbaut werden muss;
- Optimierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Böhmerwaldstraße;
- Schaffung von Ersatzflächen für die von der Sallerner Regenbrücke überbauten Nutzflächen eines Gärtnereibetriebes auf der Westseite des Regens und
- Optimierung der Engstelle der Regensburger Straße durch beidseitige Geh- bzw. Geh- und Radwege sowie Halteflächen für die Anwohner.

Lappersdorfer Kreisels

- Vermeidung einer Mehrbelastung der Regensburger Straße;
- Verbesserung des Innerortsknotens Lappersdorf einschließlich Optimierung einer verkehrssicheren Führung von Fußgängern und Radfahrern und

- Aufrechterhaltung aller bestehenden Verkehrsbeziehungen

Die vorstehend genannten Punkte wurden in den mit Schreiben der Stadt Regensburg vom 18. November 2008 vorgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 so weit wie möglich berücksichtigt. Aufgrund der - vor allem hinsichtlich des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels - wesentlichen Änderungen der Planunterlagen wurde das Verfahren mit Schreiben der Regierung der Oberpfalz vom 30. Dezember 2008 neu eingeleitet und das am 12. März 2007 eingeleitete Planfeststellungsverfahren durch das neue Verfahren ersetzt. In der öffentlichen Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass die im Verfahren vom 12. März 2007 erhobenen Einwendungen und vorgelegten Stellungnahmen gegenstandslos geworden sind.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 18. November 2008 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff FStrG für das Bauvorhaben Bundesstraßen 15/16, Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels, beantragt.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 30. Dezember 2008 eingeleitet.

3.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 30. Dezember 2008 den folgenden Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- dem Markt Lappersdorf
- dem Landratsamt Regensburg
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Vermessungsamt Regensburg
- dem Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Regionalen Planungsverband Regensburg
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- dem Bayerischen Landesamt für Umwelt
- dem Bezirk Oberpfalz
- der Wehrbereichsverwaltung Süd - Außenstelle München-
- der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH
- der E.ON Bayern AG
- der Gesellschaft zur Förderung des ÖPNV im Landkreis Regensburg mbH (GFN)

- der REWAG
- den Regensburger Verkehrsbetrieben
- dem Regensburger Verkehrsverbund
- der Kabel Deutschland GmbH & Co.KG
- der M-net Telekommunikations GmbH
- der IHK Regensburg

3.3 Auslegung der Pläne vom 15. Oktober 2008

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraßen 15/16, „Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels, wurde in

- der Stadt Regensburg und
- dem Markt Lappersdorf

jeweils vom: 26. Januar 2009 bis einschließlich: 27. Februar 2009

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

3.4 Erörterung der Einwendungen

Die gegen den Plan vom 15. Oktober 2008 erhobenen Einwendungen wurden am 2., 3., 6., 8. und 9. Februar 2012 im Großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz erörtert. Die Einwendungen konnten nur zum Teil ausgeräumt werden. Wegen des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 2., 3., 6., 8. und 9. Februar 2012 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) die Erhöhung der Lärmschutzwand im Mittelstreifen von Bau-km 1+193 bis Bau-km 1+271 von 3,00 m auf 5,00 m (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 1; Band 2: Unterlage 7.3, lfd. Nrn. 209)
- b) die Erhöhung der Lärmschutzwände im Mittelstreifen bzw. südlich der Nordgaustraße im Bereich von Bau-km 1+670 bis Bau-km 1+887 von 3,00 m auf 4,20 m bzw. 4,10 m (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 2; Band 2: Unterlage 7.3, lfd. Nrn. 218, 219 und 221);
- c) die geänderte Führung des Geh- und Radweges BwVz. lfd. Nr. 135 (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 4 und 5);

d) die mit der geänderten Führung des Geh- und Radweges BwVz. lfd. Nr. 135 mögliche durchgängige Ausführung der Lärmschutzwände BwVz. lfd. Nrn. 229 und 230 (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 4).

Der Vorhabensträger hat die unter b) beschriebene Planänderungen mit den Betroffenen abgestimmt. Die entsprechenden Einverständniserklärungen liegen vor.

Die beschriebene Erhöhung der Lärmschutzwände beruht u.a. auf Forderungen privater Einwendungsführer deren Anwesen sich in diesem Bereich befinden.

Des Weiteren wurden die Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 3: Unterlage 12 bis Anlage Nr. 12.2 A-2; Band 4: Unterlagen 12.0 bis 12.2, Blatt Nr. 1) sowie die Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG an die zwischenzeitlich geltenden gesetzlichen Regelungen des BNatSchG und des BayNatSchG angepasst. Nachdem die Erstellung der endgültigen Liste von „Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung“ durch die Kommission der Europäischen Union und damit die abschließende Bestätigung der gemeldeten FFH-Gebiete, ihre Abgrenzung und Ausweisung als „Besondere Schutzgebiete“ inzwischen abgeschlossen ist, wurden die Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG gleichzeitig auch entsprechend der abschließenden Festlegungen überarbeitet. Gegenüber den ausgelegten Unterlagen ergeben sich insoweit geringere Eingriffe in das FFH-Gebiet, als nur mehr der Regen selbst und nicht auch noch die angrenzenden Uferstreifen bis zu den flußbegleitenden Wegen Bestandteil dieses Gebietes sind (Band 3: Anhang 7.3 zu Unterlage 12 und Band 4: Anhang 1 zu Unterlage 12.0).

Außerdem wurden die auf der Grundlage der mit Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 24. März 2011 eingeführten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung“ erstellten Unterlagen zur saP an die mit Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 12. Februar 2013 aktualisierte Fassung dieser Hinweise angepasst (Band 3: Anhang 7.4 zu Unterlage 12 und Band 4: Anhang 2 zu Unterlage 12.0).

Durch die vorstehend beschriebenen Anpassungen wurde der Aufgabenbereich von Behörden, Trägern öffentlicher Belange oder Belange Dritter nicht erstmalig oder stärker als bisher berührt.

Auf die Durchführung einer weiteren Erörterungsverhandlung wurde verzichtet, da die Betroffenen mit den Änderungen einverstanden waren bzw. den Forderungen der Einwendungsführer entsprechen.

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 Bundesstraßen 15/16, Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels 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 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 Kreisstraßen Rs 18 und R 18, für die die Stadt Regensburg und der Landkreis Regensburg Bau- lastträger sind. Der Landkreis Regensburg hat sich mit Schreiben vom 6. Februar 2007 einverstanden erklärt, dass die Stadt Regensburg den Landkreis Regensburg hinsichtlich des betroffenen Abschnitts der Kreisstraße R 18 im Planfeststellungsverfahren vertritt. Wegen der notwendigen einheitlichen Entscheidung ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zweckmäßig. Nachdem § 12 Abs. 4 FStrG für die hier vorliegende wesentliche Änderung einer bestehenden Bundesstraße und einer sonstigen öffentlichen Straßen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem FStrG vorsieht und daher als Spezialregelung auch dem

Art. 78 BayVwVfG vorgeht, 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 BVwVfG).

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Das Bauvorhaben Bundesstraßen 15/16, Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels für sich allein gesehen gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Satz 1 FStrG i. V. m. § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) obligatorisch ist. Allerdings würde für einen weiteren Abschnitt einer neuen vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße (Nr. 14.4 der Anlage zum UVPG) oder für den Ausbau, ggf. samt Verlegung, eines weiteren Abschnittes einer bestehenden, höchstens dreistreifigen Straße zu einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße (Nr. 14.5 der Anlage 1 zum UVPG) eine UVP-Pflicht bestehen (vgl. Ziffer 11 Abs. 3d der Planfeststellungsrichtlinien 2007 vom 4. Januar 2008, ARS 14/2007, VkB 2008 S. 30 ff) sofern

- die Straßenlängen von 5 km (Nr. 14.4 der Anlage 1 UVPG) oder 10 km (Nr. 14.5 der Anlage 1 UVPG) erst durch Zusammenfassung der Längen des bestehenden und des weiteren Straßenabschnitts erreicht oder überschritten werden, wobei die Länge des bestehenden Straßenabschnitts nicht mitgerechnet wird, wenn dieser Abschnitt bereits vor dem 14. März 1999 (Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie) hergestellt worden ist oder rechtlich gesichert war, und
- der bestehende Straßenabschnitt nicht UVP-pflichtig war nach dem UVPG und der UVP-Richtlinie in der jeweils geltenden Fassung, und
- der weitere Abschnitt in engem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang zu dem bestehenden Abschnitt steht (vgl. zum Hineinwachsen in die UVP-Pflicht § 3b Abs. 3 UVPG).

Zwar handelt es sich bei dem Vorhaben um den Bau einer viersfreifigen Bundesstraße durch Ausbau bestehender Bundesstraßen, jedoch erfüllt der vorliegende Ausbauabschnitt mit einer Ausbaulänge von insgesamt 2,595 km (Nordgaustraße und Sallerner Regenbrücke = 1,980 km + Lappersdorfer Kreisels = 0,615 km) auch unter Berücksichtigung der seit dem 14. März 1999 im Zuge der Bundesstraßen 8 und 15

ausgebauten und in nachfolgender Tabelle 14 aufgeführten Abschnitte diese Voraussetzungen nicht.:

Maßnahme	Bundesstraße	Beschluss vom	Baulänge
Ausbau der Weißenburger Straße zwischen Greflinger Straße und Adolf-Schmetzer-Straße	15	12. Januar 1999	0,370 km
Neubau der Nibelungenbrücke mit Anschlussstraßen	8 (15)	26. Juli 2000	0,807 km
Ausbau der Nordgaustraße zwischen Holzgartenstraße und Isarstraße	15	24. August 2007	0,973 km
Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels	15/16	-	2,595 km
Gesamtbaulänge			4,745 km

Tabelle 14: Zusammenstellung der seit 14. März 1999 im Zuge der Bundesstraßen 8 und 15 ausgebauten Abschnitte im Bereich von Regensburg

Nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG handelt es sich bei dem Bauvorhaben um den Bau einer „sonstigen Bundesstraße“ für die eine UVP nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG vorgeschrieben ist, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles ergibt, dass das Bauvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Dabei ist zu prüfen, inwieweit durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen Umweltauswirkungen des Vorhabens offensichtlich ausgeschlossen werden können. Nachteilige Umweltauswirkungen können erheblich sein: aufgrund ihres möglichen Ausmaßes, ihres möglichen grenzüberschreitenden Charakters; ihrer möglichen Schwere, ihrer möglichen Komplexität, ihrer möglichen Dauer, ihrer möglichen Häufigkeit oder ihrer möglichen Irreversibilität.

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 1:500 (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 4; Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5);
3. Ergebnisse immissionstechnischer Untersuchungen (Band 3: Unterlage 11 mit Anhängen A bis D);
4. Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bereich Nordgaustraße und Sallerner Regenbrücke (Band 3: Unterlage 12 mit Anhang 7.3 – FFH-Verträglichkeitsprüfung

und Anhang 7.4 – naturschutzfachliche Angaben zur artenschutzrechtlichen Prüfung (saP); Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Anlagen Nrn. 12.1 A-1 und 12.1 A-2; Lageplan landschaftspflegerischer Maßnahmen, Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2);

5. Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bereich Lappersdorfer Kreisel (Band 4: Unterlage 12.0 mit Anhängen – Tabellen 1 und 2, Anhang 1 - FFH-Vorprüfung und Anhang 2 - naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP); Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1; Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1);
6. Unterlagen zur Regelung wasserwirtschaftlicher Belange (Band 4: Unterlage 13.1, Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen; Unterlage 13.2, Blatt Nr. 1, Lageplan der Straßenentwässerung; Blatt Nr. 2, Lageplan des Retentionsausgleichs);
7. Meteorologisches Gutachten des TÜV Süd (Band 4: Unterlage 15) und
8. Gutachten des TÜV Süd zur Lufthygiene (Band 4: Unterlage 16)

Die Höhere Naturschutzbehörde kam zu dem Ergebnis, dass durch die FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, die beide auch Alternativprüfungen beinhalten, Fragestellungen der UVP gemäß § 6 Abs. 4 UVPG, in Zusammenschau mit dem im vorliegenden Fall sehr ausführlichen landschaftspflegerischen Begleitplan – Teil Bestands- und Konfliktplan – umfänglich erörtert werden.

Beschreibung des Vorhabens

Das von der Stadt Regensburg und dem Staatlichen Bauamt Regensburg geplante Vorhaben umfasst den Ausbau der Nordgaustraße (Bundesstraße 15) mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels, um eine direkte Anbindung der Innenstadt und von Regensburg-Ost über den Regen zum Lappersdorfer Kreisel, zur Bundesautobahn A 93 und zur Bundesstraße 16 zu schaffen. Hierzu wird die geplante Sallerner Regenbrücke mit einer neuen Verbindungsspanne an den Lappersdorfer Verteilerring angebunden. Außerdem wird über die Sallerner Regenbrücke und über die anzupassende Lappersdorfer bzw. Regensburger Straße der Markt Lappersdorf und die durch die Kreisstraße R 18 erschlossenen Gebiete im nordöstlichen Landkreis von Regensburg direkter an das Stadtgebiet angebunden. Der Ausbau der Nordgaustraße und der Umbau des Lappersdorfer Kreisels kompletieren das Straßennetz im Norden von Regensburg, verbessern die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle Regensburg Nord der Bundesautobahn A 93 und entlasten vorhandene Straßen, die unmittelbar in Gebieten mit Wohnbebauung verlaufen. Insbesondere kann die Bundesstraße 15 künftig über die neue Sallerner Regenbrücke und die neue Verbindungsspanne direkter zum Lappersdorfer Kreisel, zur Bundesstraße A 93 und zur Bundesstraße 16 geführt werden. Die Amberger Straße -

derzeitig Bundesstraße 15 - mit ihrer direkt anliegenden Wohnbebauung - wird entlastet und widmungsmäßig abgestuft.

Der Verteilerring an der Anschlussstelle Regensburg Nord der Bundesautobahn A 93 (Lappersdorfer Kreisel) liegt nördlich des hochbelasteten Pfaffensteiner Tunnels der Bundesautobahn A 93. Die Verknüpfung der Bundesautobahn A 93 mit der Bundesstraße 16, mit der Zufahrt nach Lappersdorf und mit der Kreisstraße R 18 erfolgt derzeit über den Lappersdorfer Kreisel.

Anlass für den Umbau des Lappersdorfer Kreisels sind insbesondere die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse innerhalb des Verteilerrings. Der Verteilerring und die Anschlussstelle Regensburg-Nord sind bereits heute - auch ohne den Ausbau der Nordgaustraße und den Neubau der Sallerner Regenbrücke - an ihrer Leistungsgrenze angelangt. Wegen der für den anfallenden Verkehrsstrom geringen Verflechtungslängen im Bereich der Auffahrtsrampen kommt es vor allem in den Spitzenstunden regelmäßig zu Stauungen bis weit in den Verteilerring hinein.

Ebenfalls ist die derzeitige Verbindung der Bundesstraße 16 über die Amberger Straße (Bundesstraße 15) nach Süden in die Stadt Regensburg überlastet.

Das Vorhaben ist in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen näher beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1 sowie Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 4 und Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Plangebiet

Das Planungsgebiet liegt im Naturraum „Oberpfälzer Bruchschollenland“ und hier in der Untereinheit „Unteres Regental“.

Der größte Teil des Planungsgebietes ist durch Verkehrsbauwerke wie die Bundesautobahn A 93, den Lappersdorfer Kreisel, die Bundesstraße 16, die Nordgaustraße (Bundesstraße 15) und zuführende stark befahrene Straßen geprägt. Durch Bepflanzung der Verkehrsnebenflächen vor ca. 20-30 Jahren sind an den Böschungen, in den Zwischenflächen und in den straßenbegleitenden Grünflächen gut entwickelte Gehölzbestände entstanden. Die Gehölze sind stufig aus Baum- und Straucharten aufgebaut und dicht geschlossen.

Südlich des Lappersdorfer Kreisels haben sich auf aufgefüllten Flächen durch Selbstbegrünung Gehölzbiotope unterschiedlicher Entwicklungsstufen und Hochstaudenfluren entwickelt.

Damit ist der größte Teil der vom Vorhaben betroffenen Fläche durch menschliche Einflüsse geprägt. Lediglich der Regen und seine unmittelbaren Uferbereiche weisen noch naturnahe Strukturen auf (Ufergehölze, ruderale Feuchtwiesen). Dieser Bereich

unterliegt als Teil eines Flora-Fauna-Habitats (Natura 2000 - Schutzgebiet) besonderen Schutzvorgaben.

1. Merkmale des Vorhabens

1.1 Größe des Vorhabens

Nordgaustraße und Weiterführung über den Regen:

Die Nordgaustraße erhält von der Kreuzung Brennes-/Isarstraße bis zur Amberger Straße und im weiteren Verlauf über den Regen bis zum bestehenden Überführungsbauwerk der Bundesautobahn A 93 auf einer Länge von rd. 2 km einen vierstreifigen Querschnitt entsprechend dem Regelquerschnitt RQ 20. Zusätzlich werden

- straßenbegleitende bzw. selbständige Geh- und Radwege angelegt bzw. an die neuen Verhältnisse abgepasst,
- neue Kreuzungen und Einmündungen errichtet,
- vorhandene Kreuzungen, Einmündungen und Straßen ausgebaut bzw. angepasst,
- zwischen Bau-km 1+271 und Bau-km 1+970 eine Schallschutzeinhausung errichtet,
- Busbuchten und z.T. separate Busspuren errichtet
- Mittelstreifen und Grünstreifen angelegt.

Die näheren Einzelheiten können den Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1 und Anlage Nr. 7.1, Blatt Nrn. 1 bis 4 und Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5) entnommen werden.

Umbau Lappersdorfer Kreisel:

Für die geplante Verbindungsspanne ist zur Erzielung einer einheitlichen Streckencharakteristik, insbesondere aber aufgrund der Verkehrsbelastung, die Wahl des Ausbauquerschnitts RQ 20 der RAS-Q 96 (Richtlinien zur Anlage von Straßen Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996) erforderlich.

Entsprechend der künftigen Prognoseverkehrsmenge der einzelnen Teilabschnitte werden zwischen den jeweiligen Zu- und Abfahrtsbereichen die Fahrspuren der einzelnen Richtungsfahrbahnen an die zu erwartende Verkehrsstärke angeglichen.

Für die geplante Direktrampe Bundesautobahn A 93 - Bundesstraße 16 wird aufgrund der Verkehrsbelastung die Wahl des Ausbauquerschnitts Q 2 (zweispuriger Querschnitt) bis zur Spurgabelung mit der Abfahrtsrampe Lappersdorf für Verbindungsrampen der RAL-K-2 gewählt. Für den weiteren Verlauf der Direktrampe Bundesautobahn A 93 - Bundesstraße 16, der Direktrampe West sowie der Abfahrtsrampen wird aufgrund der Verkehrsbelastung die Wahl des Ausbau-

querschnitts Q 1 (einspuriger Querschnitt mit überbreiter Fahrspur) für Verbindungsrampen der RAL-K-2 gewählt. Die Auffahrtsrampen zur A 93 erhalten wie im Bestand den Ausbauquerschnitt Q 2 (zweispuriger Querschnitt) für Verbindungsrampen der RAL-K-2.

Die näheren Einzelheiten können den Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1 und Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5) entnommen werden.

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

Die Maßnahme gliedert sich in 3 Abschnitte:

Abschnitt 1: Bereich Nordgaustraße zwischen der Kreuzung Brennes-/Isarstraße und Amberger Straße:

Dieser Abschnitt ist dicht besiedelt und weicht sehr stark von der potentiell natürlichen Vegetation ab, da hier der gesamte Raum stark vom Menschen überformt worden ist.

Der vorhandene Straßenzug der Nordgaustraße stellt hier das bestimmende Element dar. Die nördlich daran anschließende Bebauung besteht im südlichen Teilabschnitt aus Geschoßwohnungsbau anschließend folgt Reihenhaus- und Einzelhausbebauung. Die Siedlung an den südlichen Hängen des Sallerer Berges zählt zu den bevorzugten Wohngebieten in Regensburg. Südlich davon, schon im ebenen Bereich, liegt der Ortsteil Reinhausen.

Am Kreuzungsbereich Brennes-/ Isarstraße befindet sich ein Einkaufszentrum.

Das nördliche Ende der Nordgaustraße wird durch eine Tankstelle und die Ausstellflächen von Kfz-Händlern geprägt. Die Amberger Straße selbst zählt zum alten Siedlungsbereich der Ortsteile Sallern und Reinhausen. Die ehemaligen landwirtschaftlichen Strukturen sind längst städtischen Nutzungen gewichen.

Die vorhandene Vegetation entlang der Nordgaustraße ist weitgehend gärtnerisch angelegt und zum größten Teil als Straßenbegleitgrün, parkartige Grünfläche oder Hausgarten einzustufen.

Diese Vegetationsbestände haben auf Grund der intensiven Nutzung und Pflege (Straßenböschungen, verkehrsbegleitende Grünflächen, gärtnerisch gepflegte Flächen) oder ihrer Oberflächenbefestigung nur wenige Lebensraumangebote für Pflanzen und Tiere. Einzig die Gehölz- und Wiesenstrukturen unmittelbar südlich der

vorhandenen Straßentrasse weisen eine größere, natürliche Vielfalt auf. Die Gehölzflächen sind zum Teil als Biotop kartiert.

Abschnitt 2: Amberger Straße mit Querung der Talaue und des Regen bis zum Anschluss an den Lappersdorfer Kreisel und die Lappersdorfer Straße

Der Abschnitt ist auch durch den Menschen geformt. Das rund 300 m breite Regental wird bestimmt vom Fluss und den uferbegleitenden Bäumen und Sträuchern.

Im Überschwemmungsbereich am östlichen Regenufer sind eine ganze Reihe von Fußballplätzen mit der entsprechenden Infrastruktur angelegt. Als Bebauung sind das Vereinsheim, ein Wohnhaus mit Nebengebäuden, ein Abwasserpumpenhaus und einzelne Holzhütten für Sportgeräte vorhanden.

Die Spielflächen sind intensiv gepflegte Wiesen die von extensiv gepflegten Langgraswiesen umgeben sind.

Ein tiefer liegender, leicht überschwemmter Bereich ist als Biotop ausgewiesen. Diese periodisch überschwemmte Geländemulde fällt erst im Spätsommer trocken. An den Rändern haben sich nährstoffreiche Feuchtwiesen entwickelt, die in der Mitte in eine seggen- und binsenreiche Nasswiese übergehen. Anschließend folgt bis zur Bebauung an der Amberger Straße ein naturnahes Gebüsch mit Arten feuchter und nasser Standorte.

Der östliche Uferstreifen direkt am Regen ist linear mit Ufergehölzen aus Weiden und Pappeln bewachsen, die etwas höher liegenden Flächen sind nährstoffreiche Feuchtwiesen. Der beidseitige Uferbewuchs aus Seggen, Schilfröhricht, Sumpfbirse, Büchsenkraut und Glanzgras sowie Weidengebüsch wird durch einzelne mächtige Kanada-Pappeln ergänzt und ist als Biotop ausgewiesen.

Die Bereiche der Feuchtwiesen, Ufersäume und der Fluss selbst sind als FFH-Gebiet gemeldet. Die vorläufige Abgrenzung dieses Schutzgebietes wird von den beiden flussbegleitenden Fuß- und Radwegen gebildet.

Das westliche Ufer wird in den Vorlandbereichen durch extensiv genutzte Wiesen bestimmt. Neben den extensiv genutzten Wiesen wird auch ein Teil der Talaue als Acker und als Kulturfläche durch eine Erwerbsgärtnerei bewirtschaftet.

Weiter regenaufwärts sind am Lappersdorfer Kreisel und der Autobahnböschung vorgelagert Bodenaufschüttungen für früher geplante, aber bisher nicht errichtete Straßen vorhanden. Diese Bodenablagerungen sind durch einen Gehölzbestand, der in einer Sukzessionsabfolge entstanden ist, fast vollständig bewachsen. Diese Flächen mit lockerem Birken-Weidengebüsch sind als Biotop und näher am Regen als Biotopteilflächen erfasst.

Eine mächtige Betonmauer parallel zum Ufer und dem begleitenden Rad- und Fußweg trennt diese Uferbereiche von den oberhalb liegenden Verkehrsflächen des Lappersdorfer Kreisels.

Nördlich der Bundesautobahn A 93 schließt sich noch ein Ausbauteilstück der Lappersdorfer Straße an, das von Wohn- und Mischbebauung flankiert wird.

Der Bereich des unteren Regentals stellt trotz Veränderungen durch den Menschen, Reduzierung der Fließgeschwindigkeit und Veränderung des mittleren Wasserstandes durch den Rückstau der Donau eine relativ unverbaute naturnahe Auenlandschaft dar.

Abschnitt 3: Lappersdorfer Kreisel mit zuführenden Straßen

Dieser Bereich ist durch Verkehrsbauwerke wie die Bundesautobahn A 93, den Lappersdorfer Kreisel und zuführende Straßen geprägt. Lediglich der Regen und seine unmittelbaren Uferbereiche weisen noch naturnahe Strukturen auf. Südlich des Lappersdorfer Kreisels haben sich auf aufgefüllten Flächen junge Gehölzbiotope entwickelt.

Der gesamte durch den Umbau betroffene Bereich ist durch die bestehenden Straßen erheblich vorbelastet. Die betroffenen Lebensräume liegen fast ausschließlich in der Beeinträchtigungszone vorhandener Straßen. Lediglich der südliche Teil der Zufahrt zur Nordgaustraße liegt nicht bereits im Nahbereich einer Straße.

Beeinträchtigungen sind Lärm, Schadstoffimmissionen, Salzeintrag, Beunruhigung, Kollisionsrisiko etc. Hierdurch sind die Lebensraumbedingungen für zahlreiche Arten erheblich eingeschränkt und überwiegend störungstolerante und unempfindliche häufige Arten vorhanden.

Die naturnahen Lebensräume des Regens und seiner Ufer sind dagegen aufgrund der deutlich höher liegenden Straßen weniger vorbelastet.

Flächenbedarf:

Abschnitte 1 und 2:

Durch die straßentechnischen Baumaßnahmen kommt es im Wesentlichen zu folgendem Flächenverbrauch:

- zusätzliche Bodenversiegelungen 1,42 ha
- Verlust von Acker- und Gartenbauflächen 1,34 ha
- Verlust von flächenhaften und linienförmigen Gehölzbeständen frischer und feuchter Standorte 1,00 ha
- Verlust von Frisch-, Feucht- und Nasswiesen 0,43 ha
- Verlust von Ruderalflächen, Wiesenbrachen und Feldrainen 1,12 ha
- Verlust von Straßenbegleitgrün und gärtnerisch gepflegten Flächen 2,35 ha

Abschnitt 3:

Für diesen Abschnitt ergibt sich ein Flächenbedarf von 9,59 ha, wovon 5,81 ha neu in Anspruch genommen werden. Diese Flächen befinden sich bereits im Eigentum des Vorhabensträgers.

Der Anteil der Grünflächen (einschließlich landschaftspflegerischer Maßnahmen) an der Gesamtfläche beträgt 5,68 ha. Die gesamte versiegelte Fläche umfasst 3,91 ha, wobei 1,51 ha bereits jetzt schon versiegelte Fläche sind.

1.3 Abfallerzeugung

Hinsichtlich der Abfallerzeugung hat das geplante Straßenbauvorhaben keine besonderen Auswirkungen. Der in den beiden Regenklärbecken im Umbaubereich des Lappersdorfer Kreisels anfallende Schlamm wird mit Saugwagen aufgenommen und ordnungsgemäß entsorgt.

1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Der größte Teil des Planungsgebietes ist durch Verkehrsbauwerke wie die Bundesautobahn A 93, den Lappersdorfer Kreisel, die Bundesstraße 16, die Nordgaustraße (Bundesstraße 15) und zuführende stark befahrene Straßen geprägt, so dass durch den bereits vorhandenen Straßenverkehr von einer Vorbelastung (Lärm, Luftschadstoffe) durch vorhandene Straßen auszugehen ist. Lediglich der Bereich des Regens mit seinen Uferbereichen, der noch naturnahe Strukturen (Ufergehölze, ruderale Feuchtwiesen) aufweist, kann von einer geringeren Vorbelastung ausgegangen werden. Das geplante Vorhaben führt hier zu Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.

1.5 Unfallrisiko

Mögliches Unfallrisiko stellen Kontaminationen angrenzender Flächen durch auslaufende wasser- und bodengefährdende Stoffe dar.

2. Standort des Vorhabens

2.1 Nutzungskriterien

Bestehende Nutzung:

vgl. vorstehende Ziffer 1.2

Verkehr:

Es handelt sich um den Aus- bzw. Umbau bestehender Straßen. Lediglich im Bereich der Querung des Regen (Abschnitt zwischen Amberger Straße und Anschluss Lappersdorfer Kreisel) wird ein neuer Straßenabschnitt erstellt.

Ver- und Entsorgung:

Abschnitt 1 und 2

Das Straßenwasser wird über Sinkkästen gesammelt und über Entwässerungskanäle dem vorhandenen Kanalsystem zugeführt.

Das Straßenwasser im östlichen Bereich der Brücke bis zum Hochpunkt wird über Sinkkasteneinläufe und Entwässerungsrohrleitung zu einem neu zu errichtenden Stauraumkanal geführt. Im restlichen Bereich wird das Straßenwasser über Sinkkästen und Entwässerungsrohrleitung dem bestehenden Kanal der Gemeinde Lappersdorf zugeführt.

Abschnitt 3

Das System der Behandlung des Niederschlagswassers im Bereich der Umbaumaßnahme des Lappersdorfer Kreisels basiert auf dem Bau der Anschlussstelle Regensburg-Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 aus dem Jahr 1977. Durch den Umbau des Lappersdorfer Kreisels wird in diesem Bereich das bestehende Entwässerungssystem rückgebaut und neu (entsprechend dem aktuellen Stand der Technik) geordnet.

Die zukünftige Niederschlagswasserbehandlungsanlage ist mehrgliedrig aufgebaut (Band 4: Unterlage 13).

In erster Linie soll das außerhalb des Trinkwasserschutzgebietes anfallende Niederschlagswasser (ohne Autobahnflächen) weder gesammelt, noch gefasst, sondern breitflächig durch die belebte Bodenzone versickert werden. Dadurch ist es möglich naturnahe Verhältnisse zu erreichen.

Nachdem bei größeren Regenereignissen das Niederschlagswasser nicht mehr vollständig versickert, wird es über Rasenmulden, Einlaufschächte und Entwäs-

serungsleitungen gefasst und den geplanten Abwasserbehandlungsanlagen zugeführt.

Diesen beiden Regenklärbecken (RKB1 und RKB2) werden nicht nur alle weiteren Niederschlagswässer aus den befestigten Flächen des Kreisels, sondern auch aus den beiden Teilstücken der Bundesautobahn A 93 zugeführt.

Zur Abscheidung von Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffen werden in die Regenklärbecken funktionsfähige Abscheidevorrichtungen integriert.

Von den Regenklärbecken wird das behandelte Niederschlagswasser über Verrohrungen in die bestehenden Einleitungen dem Regen als Vorfluter zugeführt.

2.2 Qualitätskriterien

Wasser

- Oberflächengewässer

Abschnitt 1

Dieser Abschnitt wird nicht von einem Oberflächengewässer durchflossen.

Abschnitt 2 und 3

Der Regen mit der Flußquerung ist Hauptbestandteil dieser Abschnitte.

- Grundwasser

Im Planungsgebiet findet sich im Bereich der Aue hoch anstehendes Grundwasser. Die vom Vorhaben betroffenen Bereiche außerhalb der Aue, die deutlich höher liegen, werden nicht mehr vom Grundwasser geprägt.

- Hochwassergefährdung

Der Abschnitt 1 liegt im Bereich der Amberger Straße im Überschwemmungsbereich (HQ₁₀₀). Auch die Altlastenverdachtsfläche im Bereich der Amberger Straße auf dem Grundstück Fl.-Nr. 191, Gemarkung Sallern befindet sich im gefährdeten Bereich.

Der Neubau der Sallerner Regenbrücke hat Einfluss auf den Hochwasserabfluss im Regental.

Boden

Abschnitt 1

Die Flächen in diesem Abschnitt sind bereits durch den Menschen stark überformt. Die natürliche Bodenfunktion ist nicht mehr vorhanden, da die Bodenstruktur erheblich vom Menschen beeinflusst ist. Negative Faktoren sind in erster Linie der Grad der Bodenversiegelung und die Beeinträchtigung der Böden durch Schadstoffeintrag. Im westlichen Bereich der Nordgaustraße befinden sich Altlastenverdachtsflächen.

Abschnitt 2

Die Böden sind bis zur Bundesautobahn A 93 kaum versiegelt, die natürlichen Bodenfunktionen, Wasser- und Nährstoffkreislauf, Filter- und Pufferfunktion, sowie Bodenorganismen sind weitgehend unbeeinflusst. Durch den Bau der Sportplätze wurde die natürliche Vegetation auf die unmittelbaren Uferbereiche zurückgedrängt. Die Ackerflächen und Freilandkulturen der Gärtnerei sind in die Talau vorgezogen und beeinträchtigen durch die Düngung die natürlichen Bodenfunktionen. Der Eintrag von Schadstoffen der westlich benachbarten Autobahn durch Luftverfrachtung ist als Vorbelastung zu bewerten. Die im Rahmen der vorangegangenen Straßenbaumaßnahmen hergestellten Aufschüttungen um den Lappersdorfer Kreisel haben die natürlichen Bodengefüge mit Abraum und vermutlich Bauschutt überdeckt und damit vollständig verändert.

Die künftige Regenbrücke überspannt den Fluss Regen mit den beidseitigen Überflutungsbereichen. Die beiden Schüttungen der Brückenrampen und die Brückenpfeiler setzen einen tragfähigen Untergrund voraus, so dass entsprechende Bodeneingriffe in den angeschwemmten Böden der Regenauen ausgeführt werden müssen. Im Bereich Lappersdorf wird die westliche Anbindung an das vorhandene Straßennetz auf neuen Erdschüttungen zur Regensburger bzw. Lappersdorfer Straße geführt. Der Anschlussast zum Lappersdorfer Kreisel wird auf bereits vorhandenen Erdablagerungen errichtet. Die Eignung der vorhandenen Böden und gegebenenfalls ein notwendiger Bodenaustausch muss durch entsprechende Bodenuntersuchungen geklärt werden. Der Einschnitt in tiefere geologische Schichten ist bei ungünstigen Bodenverhältnissen nicht zu vermeiden.

Das Regental wird durch den neuen Straßenzug stark verändert und erheblicher Verkehr kommt in den Talraum. Die Verkehrsströme werden von innerörtlichen Straßen im Siedlungsbereich verlagert und gebündelt über den Regen geführt.

Durch den Verlust von unversiegelten Böden mit ihren Vegetationsbeständen werden die Filter- und Pufferfunktionen eingeschränkt. Der verkehrsbedingte Schadstoffeintrag von der Brücke wird den Talraum negativ beeinflussen, wobei der Schadstoffeintrag durch Spritzwasser und die in diesem gelösten Schadstoffe weitgehend durch die auf dem Brückenbauwerk vorgesehenen Spritzschutzwände vermieden werden können.

Die bisher durch natürliche und naturnahe Strukturen geprägte Flusslandschaft wird mit der neuen Straßenquerung durchschnitten.

Abschnitt 3

Außerhalb der Aue sind praktisch alle Bodenstandorte mehr oder weniger durch menschliche Einflüsse überprägt. Im Bereich der Verkehrsbauwerke und südlich des Pendlerparkplatzes befinden sich künstliche und durch Straßenemissionen und Salz stark beeinträchtigte Böden. Geringer beeinträchtigt sind lediglich die straßenferneren Bereiche und die Böden im Bereich der Aufschüttung südlich des Pendlerparkplatzes.

Klima/Luft

Abschnitt 1

Als Ausgangssituation ist durch den vorhandenen, überörtlichen Straßenzug von einer Vorbelastung der Luft mit Emissionen durch den Straßenverkehr auszugehen, die über der stadtypischen Grundbelastung liegt.

Die vorhandenen Straßenbäume haben eine positive Wirkung auf das Mikroklima, als Schadstoff- und Staubfilter und zur Verminderung der Aufheizung bodennaher Luftschichten.

Abschnitte 2 und 3

Für diese Abschnitte ist von einer Vorbelastung durch die fast parallel zum Regental verlaufende Bundesautobahn A 93 auszugehen. Die vorhandenen Bauwerke der Bundesautobahn A 93, die Querung der Bundesstraße B 16 und die benachbarten Siedlungen wirken sich negativ auf die siedlungsklimatologischen Funktionen des Talraums aus. Die vorhandene Vegetation vermindert die Verfrachtung der Luftschadstoffe.

Natur und Landschaft

Natur

Pflanzen:

Abschnitte 1 und 2

Die in diesen Bereichen vorhandenen Nutzungs- und Biotoptypen wurden auf der Basis der im Umweltreferat der Stadt Regensburg eingeführten Werteliste der Biotop- und Nutzungstypen (Biotopwertpunkte 1 bis 30) bewertet. In den Planunterlagen sind diese Biotop- und Nutzungstypen näher beschrieben und dargestellt (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 2.5.4; Anlagen Nrn. 12.1 A-1 und 12.1 A-2).

Es wurde folgende fünfstufige Bewertung vorgenommen und die erfassten Biotop- und Nutzungstypen entsprechend eingeordnet:

Kein bis sehr geringer Biotopwert (1-3 Biotopwertpunkte)

- sehr stark oder völlig versiegelte Fläche – (1)

- Schotter-, Kies-, Sandfläche, Fläche mit seitlicher Versickerung – (3)
- Dachfläche, nicht begrünt (Gebäude) – (1)
- intensiv genutzter Rasen – (2)

geringer Biotopwert (4-8 Biotopwertpunkte)

- Straßenbegleitgrün, artenarm, intensiv gepflegt - (4)
- gärtnerisch gepflegte Anlage, arten- und strukturarmer Hausgarten – (5)
- Erwerbsgartenbau – (4)
- Einzelbaum, heimisch, standortgerecht, Neupflanzung – (8)
- Einzelbaum, heimisch, standortgerecht – (8)
- Einzelbaum, nicht heimisch, nicht standortgerecht – (7)
- Einzelbaum, nicht heimisch, nicht standortgerecht, Neupflanzung – (6)
- Hecken/Gebüschpflanzung, heimisch – (8)
- Hecken/Gebüschpflanzung, standortfremd – (6)
- Wiesenbrache, ruderales Wiese – (6)
- bewachsener Feldweg – (5)
- Acker intensiv genutzt – (4)
- Extensivrasen, Langgraswiesen – (7)

mittlerer Biotopwert (9-13 Biotopwertpunkte)

- Feldgehölze, feuchter/nasser Standort – (12)
- Einzelbaum, heimisch, Obstbaum – (10)
- nährstoffreiche Feuchtwiese – (11)
- Feldrain linear – (10)
- Gehölzsukzession mit Krautschicht – (9)
- extensive Frischwiese mäßig artenreich – (10)
- Wiesenbrache ruderales Wiese (9)

hoher Biotopwert (14-19 Biotopwertpunkte)

- Streuobstwiese – (15)
- feuchte und nasse Hochstaudenflur – (18)
- seggen- und binsenreiche Nasswiese – (19)
- Ufergehölzsaum heimisch – (19)

sehr hoher Biotopwert (20-30 Biotopwertpunkte)

- naturnaher Fluss – (21)

Als Ergänzung zu den Lebensräumen für Pflanzen ist auf das Liegende Büchsenkraut (*Lindernia procumbens*) hinzuweisen, dass entsprechend dem Anhang IV der FFH-Richtlinie in diesem Lebensraum als potentiell vorkommend eingestuft ist. Im Untersuchungsgebiet ist jedoch kein Fundort bekannt. Diese Art

als Schlammlingsflur ist eine wärmeliebende Pionierart, die trockenfallende Ufer besiedelt.

Abschnitt 3

Folgende naturnahe Biotoptypen sind von der Trasse unmittelbar berührt oder liegen in der Beeinträchtigungszone:

- Naturnaher Flusslauf

Der Regen ist im betreffenden Abschnitt nicht massiv verbaut, aber in seinem Abflussgeschehen durch den Rückstau von der nahen Donau verändert.

- Auwald

Die Auenwälder sind nur als schmaler Saum entlang des Regen vorhanden. Es überwiegen Weiden mit vereinzelt Eschen und Erlen. Sie werden regelmäßig überschwemmt.

Im Unterwuchs finden sich meist Brennnessel und Rohrglanzgras, eingeschlossen sind auch Seggenbestände.

Die Auwälder sind gem. § 30 BNatSchG geschützt.

- Feldgehölz und Hecke, naturnah

Die naturnahen Hecken und Feldgehölze im Untersuchungsgebiet sind überwiegend durch Bepflanzung der Verkehrsnebenflächen vor ca. 20-30 Jahren entstanden. Trotz dieser „künstlichen“ Entstehung sind die Gehölze aufgrund ihrer vielfältigen und überwiegend standortheimischen Artenzusammensetzung und ihres Alters als naturnah einzustufen.

Im Stadtgebiet Regensburg sind diese Bestände auch in der Stadtbiotopkartierung erfasst.

Die Gehölze sind stufig aus Baum- und Straucharten aufgebaut und dicht geschlossen. Die Zusammensetzung ist sehr artenreich.

- Mesophiles Gebüsch, naturnah

Auf einer Auffüllungsfläche südlich des Kreisels haben sich naturnahe Gebüsche unterschiedlichen Alters durch natürliche Begrünung entwickelt. Es handelt sich überwiegend um Weidenbestände, Alter etwa 5-20 Jahre.

Die Flächen sind mit Altgrasfluren und Staudenbrachen durchsetzt und vielfältig strukturiert.

- Magerer Altgrasbestand, Grünlandbrache

Dieser Biotoptyp findet sich innerhalb größerer Straßennebenflächen, die bis auf den fahrbahnnahen Bereich nicht intensiv gepflegt werden. Es handelt

sich um grasdominierte Brachen, die nicht gedüngt werden und einen hohen Kräuteranteil aufweisen.

Weitere magere Altgrasbestände finden sich im Bereich der Auffüllung südlich des Kreisels. Hier ist der Staudenanteil besonders hoch und standortbedingt eine hohe Vielfalt mit feuchten und trockenen Bereichen vorhanden.

Tiere:

Abschnitt 1

In diesem Bereich sind die für Tiere geeigneten Lebensräume und Strukturen überwiegend sehr stark anthropogen geprägt und von geringer Naturnähe (Straßengrünstreifen, Hausgärten).

Abschnitt 2

Hier ist der Naturraum erheblich vielfältiger, die Uferbereiche und der Fluss sind als Natura 2000-Gebiet 6741-371 gemeldet. Die Tierarten, die nachgewiesen, bzw. potentiell vorkommen können und nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt sind und die besonders geschützten Tierarten werden in den Planunterlagen näher beschrieben (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 2.5.4.2 und Anhänge 7.3 und 7.4 zu Unterlage 12).

Abschnitt 3

Bei der Tierwelt im Untersuchungsgebiet ist zwischen dem naturnahen Regen mit seinen Uferzonen und den künstlichen und durch Verkehrsbauwerke geprägten Bereichen um den bestehenden Kiesel und südlich davon zu unterscheiden.

Während der Regen und seine Ufer sehr hohe Bedeutung für zahlreiche, auch streng geschützte Tiergruppen und -arten haben (u.a. Biber, Vögel, Fische, Libellen, Mollusken) und hier zahlreiche spezialisierte, seltene und gefährdete Arten vorkommen, sind im Bereich des Kreisels überwiegend häufigere und wenig störungsempfindliche Arten vorhanden. Zu nennen ist neben Gebüsch brütenden Vogelarten wie Gartenrotschwanz oder Bluthänfling auch die Zauneidechse in den aufgefüllten Bereichen südlich des Kreisels.

Eine Übersicht über die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Arten mit Angabe des jeweiligen Schutzstatus und der Betroffenheit durch die Planung findet sich im speziellen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag im Anhang 2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Band 4: Unterlage 12.0).

Der gesamte durch den Umbau betroffene Bereich ist durch die bestehenden Straßen erheblich vorbelastet. Die betroffenen Lebensräume liegen fast ausschließlich in der Beeinträchtigungszone vorhandener Straßen. Lediglich der

südliche Teil der Zufahrt zur Nordgaustraße liegt nicht bereits im Nahbereich einer Straße.

Beeinträchtigungen sind Lärm, Schadstoffimmissionen, Salzeintrag, Beunruhigung, Kollisionsrisiko etc. Hierdurch sind die Lebensraumbedingungen für zahlreiche Arten erheblich eingeschränkt und überwiegend störungstolerante und unempfindliche häufige Arten vorhanden.

Die naturnahen Lebensräume des Regens und seiner Ufer sind dagegen aufgrund der deutlich höher liegenden Straßen weniger vorbelastet.

Landschaft

Abschnitt 1

Der Bereich Nordgaustraße zwischen der Kreuzung Brennes-/ Isarstraße und der Amberger Straße im dicht besiedelten Bereich am Fuß des Sallerner Berges ist vor allem gekennzeichnet durch lineare Strukturen (Straßen, Straßenböschungen).

Der nördliche Straßenrand ist geprägt durch die Straßenböschung mit Baumpflanzungen und der am Fuß des Sallerner Berges beginnenden Bebauung. Näher zur Amberger Straße hin bestimmen eine Tankstelle und Gebrauchtwagenhändler das Ortsbild. Begleitend, etwas erhöht und räumlich abgesetzt, führt ein mit Bäumen und Sträuchern eingegrünter Fußweg entlang der Bebauung.

Den südlichen Straßenrand ab der Brennesstraße dominiert der Neubau eines Einkaufszentrums, es folgen unbebaute Wiesenflächen im Wechsel mit flächigen Gebüsch- und Gehölzstrukturen, sowie Hausgärten.

Erst am westlichen Ende der Nordgaustraße kann der Blick etwas in die Umgebung zu den Anhöhen von Lappersdorf und Kareth schweifen. Die visuelle und die unwillkürlich erfolgende Wahrnehmung über den Hör- und Geruchsinn sind jedoch geprägt durch den Verkehrslärm und die Autoabgase.

Abschnitt 2

Das rund 300 m breite Regental wird bestimmt vom Fluss und den uferbegleitenden Bäumen und Sträuchern.

Am östlichen Ufer ist in den Vorlandflächen eine ganze Reihe von Rasenspielfeldern mit der entsprechenden Infrastruktur angelegt, gliedernde Strukturen, sind bis auf wenige Gehölze in den feuchten Mulden nicht vorhanden.

Das westliche Ufer wird in den Vorlandbereichen durch extensiv genutzte Wiesen und Wiesenbrachen bestimmt. Weiter regenaufwärts sind Bodenschüttungen für zwar geplante, aber bisher nicht errichtete Straßen vorhanden. Diese Boden-

ablagerungen sind durch in einer Sukzessionsabfolge entstandene Gehölze fast vollständig bewachsen. Eine mächtige Betonmauer parallel zum Ufer dominiert den landschaftlichen Charakter entlang des Ufers und des begleitenden Rad- und Fußweges. Diese trennt die Uferbereiche von den oberhalb liegenden Sukzessions- und Verkehrsflächen am Lappersdorfer Kreisel.

Sobald die Ufervegetation es zulässt wird der Blick frei zum Dreifaltigkeitsberg mit der gleichnamigen Kirche. An vereinzelt Stellen sind auch Blickbeziehungen zur Regensburger Innenstadt mit dem Dom möglich. Die Häuserzeile in der Sattelbogener Straße mit dem Turm der Sallerner Kirche Maria Himmelfahrt und dem baumbestandenen Regenufer bilden einen angenehmen, von naturnahen Strukturen dominierten Anblick, im Gegensatz zu den gegenüberliegenden Verkehrseinrichtungen, Autobahn und Lappersdorfer Kreisel.

Abschnitt 3

Auch dieser Abschnitt wird durch das Tal des Regens mit seiner etwa 300 m breiten Aue geprägt. Innerhalb der Aue und zu den benachbarten Höhenrücken mit ihren Siedlungen und teils Stadtbild prägenden Kirchen bestehen teils ausgeprägte Blickbeziehungen.

Der Abschnitt wird von Verkehrsbauwerken geprägt.

Als Vorbelastungen sind auch hier die Verkehrsbauwerke und der Verkehr, insbesondere durch Verlärmung und teils auch durch Bauwerke (Betonstützmauer am Pendlerparkplatz) zu nennen.

Erholung

Im Umgriff der Nordgaustraße befinden sich keine Einrichtungen für Freizeit und Erholung. Den vorhandenen straßenbegleitenden Bäumen kann eine Stadt- und ortsbildprägende Funktion zugeschrieben werden. Am nördlichen Rand der Straße führt etwas erhöht und räumlich abgesetzt ein mit Bäumen und Sträuchern eingegrünter Fußweg entlang der Bebauung.

Der Bereich der Regentalaue hat ein erheblich höheres Potential an Einrichtungen für Freizeit und Erholung. Neben den beidseits der Ufer vorhandenen Geh- und Radwegen, die ins Regensburger Umland führen (Regentalradweg), sind im östlichen Regenvorland vier Rasenspielfelder mit den dazu üblichen Trainings- und Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Mittig zwischen den Sportplätzen befindet sich ein kleiner Kinderspielplatz.

Eine Bedeutung kommt diesem Bereich zum einen als Durchgangsraum für regionale Radwanderungen und Wanderungen zu. Zum anderen ist die Talaue wichtiger Naherholungsbereich für die angrenzenden Siedlungsflächen.

Der Landschaftsabschnitt ist zwar deutlich durch die angrenzenden Siedlungs- und Verkehrsflächen (Bundesautobahn A 93) geprägt und vorbelastet (Verkehrslärm), bietet aber als innerstädtischer Grünzug dennoch eine nennenswerte Aufenthaltsqualität und Erlebnisvielfalt hinsichtlich der vorhandenen natürlichen und naturnahen Elemente.

Wechselwirkungen

Als Bereich mit ausgeprägten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ist der Talraum des Regens zu betrachten. Hier bestehen enge Abhängigkeiten zwischen den Schutzgütern Mensch, Wasser, Boden und Pflanzen/Tiere sowie Landschaft.

Eingriffe in diesen Bereich haben erhebliche ökosystemare Auswirkungen.

2.3 Schutzkriterien

- | | |
|--|---|
| - FFH-Gebiete: | Das Vorhaben berührt teilweise das FFH-Gebiet „Chamb, Regentalaue, und Regen zwischen Roding und Donaumündung“. |
| - Naturschutzgebiete: | nicht vorhanden |
| - Nationalpark | nicht vorhanden |
| - Biosphärenreservate/
Landschaftsschutzgebiete | nicht vorhanden |
| - gesetzlich geschützte Biotope | im Planungsgebiet sind gesetzliche geschützte Biotope vorhanden |
| - Wasserschutzgebiete | Im Norden der Baumaßnahme grenzt ein Wasserschutzgebiet der Zone III an. |
| - Denkmäler | Durch das geplante Vorhaben werden keine bekannten Bodendenkmäler oder Bau- und Kunstdenkmäler berührt. |

2.4 Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die spezifischen Projektwirkungen der Straßenbaumaßnahme lassen sich in bau-, anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen unterscheiden:

baubedingte Auswirkungen: entstehen durch den Bau der geplanten Verkehrsanlagen und dazu notwendiger Nebenanlagen (Einschnitte, Böschungen, Brückenbauwerke, Stützmauern, Lärmschutzwände). Für den Bau dieser Anlagen werden vorhandene Nutzungen und Lebensräume von Pflanzen und Tieren beseitigt und dauerhaft überbaut. Neben diesen dauerhaften Auswirkungen kommt es während der Bau-

phase zu temporären Inanspruchnahmen von Flächen durch:

- Baustraßen, Baustelleneinrichtung, Ablagerungen, Mieten etc.
- Entfernung von Vegetation
- Störung durch Lärm, Abgase und Staub
- Erschütterungen
- Verwirbelungen von Sedimenten beim Bau von Brückenpfeilern im Flusslauf

anlagenbedingte Auswirkungen:

- Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten 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 (Dämme etc.)

betriebsbedingte Auswirkungen:

- Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen, Abriebstoffen, Salzbelastung etc.
- Gefahr von Tierverlusten durch Kollision

Die Auswirkungen sind im Einzelnen in den Planunterlagen detailliert beschrieben (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 3.1 und Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 4.1).

Lärm

Durch die im Rahmen der Straßenbaumaßnahme geplanten Lärmschutzmaßnahmen können erhebliche anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen der Straße auf die umgebenden Siedlungsflächen sowie den Talraum vermindert werden. Die verbleibenden Eingriffe sind projektypisch und durch die in den Unterlagen näher beschriebenen Maßnahmen (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4 und Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 4.2 und 5) lediglich zu minimieren bzw. zu kompensieren.

Luft

Nach Aussagen des Lufthygienischen Gutachtens (Band 4: Unterlage 16) werden in den untersuchten Bereichen Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe nach Maßgabe der vorgelegten Unterlagen und nach derzeitiger Rechtslage im Jahr 2030 nicht auftreten.

Die Auswirkungen der Portale der Einhausung wurden im Gutachten auf der Basis von Referenzobjekten qualitativ beurteilt. Bei vergleichbaren Bauwerken ergaben Messungen, dass die an den Portalen zunächst erhöhten Schadstoffwerte seitlich sehr schnell wieder abnehmen. Bereits in einem Seitenabstand von 10 m waren bei vergleichbaren Bauwerken keine erhöhten Werte mehr messbar. Die an der Nordgaustraße geplanten Schallschutzwände außerhalb der Einhausung werden diesen Effekt noch verbessern.

Klima/Luft

Änderungen einer bestehenden Landnutzung, des Geländereiefs, der Bewuchs sowie Verbauungen und Versiegelungen haben immer auch Auswirkungen auf das lokale Kleinklima. Eingriffe durch den Menschen können gegenüber natürlichen Veränderungen eine zeitlich verkürzte und in der Intensität wesentlich ausgeprägtere Auswirkung auf das Lokalklima mit sich bringen. Das Lokalklima ist nicht als Konstante zu betrachten, sondern einem ständigen Wandel unterworfen. Zu diesem Wandel tragen nicht nur durch den Menschen verursachte Versiegelungen, Verbauungen und Änderungen der Landnutzung bei, sondern auch natürliche Veränderungen z.B. des Großklimas.

Eine Baumaßnahme in diesem Umfang hat keinen Einfluss auf das Großklima, jedoch möglicherweise auf das kleinräumige Lokalklima.

Aufgrund der Trassenführung sind lokal klimatische Auswirkungen nur für den Bereich am Regen möglich.

Der TÜV Süd hat zu den Auswirkungen auf das lokale Klima, insbesondere auf die Frage der Belüftung und der Luft (Band 4: Unterlagen 15 und 16) Untersuchungen durchgeführt und kommt zu folgendem Kernaussagen:

In allen Bereichen einschließlich der Tunnelportale werden die relevanten Jahresmittelwerte entsprechend der 39. BImSchV eingehalten.

Nach den Aussagen zu den siedlungsklimatischen Auswirkungen wird die geplante Regenbrücke die bestehende klimatische und lufthygienische Situation in diesem Bereich nicht verändern. Die dichte und intensive höhenparallele Bebauung der Hanglagen sowie die bestehenden Verkehrsanlagen (Aufschüttungen und Dämme) haben die Luftzufuhr in den letzten Jahren zunehmend vermindert. Es kann allenfalls nur noch von einem langsamen Einsickern der Frischluft Richtung Donau ausgegangen werden.

Die Auswirkungen auf das lokale Klima können als unerheblich eingestuft werden.

Anmerkung:

Die Beurteilung der straßenbedingten Auswirkungen auf die Umweltgüter ist abhängig von der Empfindlichkeit der Umweltgüter und ihrer Vorbelastung (vgl. vorstehende Ausführungen).

Für den Abschnitt 3 ist dabei festzuhalten, dass hier fast ausschließlich Straßenebenenflächen betroffen sind, die bereits in der Beeinträchtigungszone vorhandener Straßen liegen. Bei den weiteren Betrachtungen werden für den Abschnitt 3 daher nur dann Aussagen getroffen, wenn entsprechende Auswirkungen feststellbar sind.

Wasser

- Oberflächengewässer

Abschnitt 1

In diesem Abschnitt ist kein Oberflächengewässer vorhanden, die Niederschlagswässer werden zum Klärwerk abgeführt.

Der Betrieb jeder Straße stellt ein Gefährdungspotential für das Grundwasser dar, durch die bereits vorhandene Bundesstraße wird dieses Potential nicht entscheidend erhöht.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind daher als gering einzustufen.

Abschnitt 2

Dieser Abschnitt wird durch die Brücke über den Regen nachhaltig verändert. In den fast jährlich überschwemmten Wiesen der Flussaue entstehen 5 Pfeilerpaare sowie 2 Pfeilerpaare im Flusslauf, für die Brückenköpfe sind Aufschüttungen von jeweils 100 m Länge und 60 m Breite erforderlich.

Das Oberflächenwasser des Regen ist Schadstoffeinträgen unmittelbar ausgesetzt, wobei der Schadstoffeintrag durch die auf dem Brückenbauwerk vorgesehenen Spritzschutzwände minimiert werden kann.

Abschnitt 3

Der Regen ist im betreffenden Abschnitt nicht massiv verbaut, aber in seinem Abflussgeschehen durch den Rückstau von der nahen Donau verändert. Im Bereich der Uferlinie befinden sich Steinschüttungen.

Als Vorbelastung sind insbesondere die Beeinträchtigungen durch Emissionen aus dem Straßenverkehr und Salz zu nennen.

- Oberflächen- und Grundwasser

Abschnitte 1 und 2

Im Süden fließt die Donau, diese ist maßgeblich für den Grundwasserstand verantwortlich. Der Anstau der Donau hat zur Erhöhung der korrespondierenden Grundwasserstände von Regen und Donau geführt. Das Kontaminationsrisiko für das Grundwasser ist aufgrund der geologischen Gegebenheiten sehr hoch, da die Kiese im östlichen Bereich stark wasserdurchlässig sind und der westliche Bereich unmittelbar im Talraum des Regen liegt.

Im Bereich des Ausbaus der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke ist vorgesehen, das gesamte Niederschlagswasser über Entwässerungskanäle zu sammeln und u. a. über einen Stauraumkanal in das städtische Kanalnetz und ins Kanalnetz des Marktes Lappersdorf weiterzuleiten. Die näheren Einzelheiten sind in den Planunterlagen beschrieben (Band 1: Unterlage 1, Kap. 4.5.1).

Abschnitt 3

Im Planungsgebiet ist im Bereich der Aue ein hoch anstehendes Grundwasser vorzufinden. Die vom Vorhaben betroffenen Standorte außerhalb der Aue, die deutlich höher liegen, werden nicht mehr durch Grundwasser geprägt.

Im Umbaubereich Lappersdorfer Kreisel wird ein mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmtes Entwässerungssystem realisiert, das das Niederschlagswasser über Bankette und Böschungen ableitet und flächig über die belebte Bodenzone versickert. Bei größeren Regenereignissen wird das Niederschlagswasser über Mulden, Schächte und Rohre in Regenklärbecken geleitet.

Nach einer entsprechenden Schadstoffvorbehandlung wird das Niederschlagswasser über Verrohrungen in die bestehenden Einleitungen zum Regen abgeführt (vgl. Band 4: Unterlage 13).

Die künftig kontrollierte Abgabe des Niederschlagswassers in den Untergrund bzw. vorbehandelt in den Vorfluter Regen gewährleistet eine schadlose Ableitung. Aufgrund der Bodenverhältnisse ist davon auszugehen, dass die natürliche Selbstreinigungskraft nicht überfordert wird.

Durch die Behandlung des Niederschlagswassers wird im Gegensatz zum jetzigen Bestand der Entwässerungsanlagen eine erhebliche Verbesserung der Wasserbeschaffenheit des weitergeführten Wassers erreicht.

- Hochwasser

Eine Hochwassergefährdung ist für den gesamten Talraum gegeben, kleinere Hochwasser überschwemmen fast jährlich den Talraum am Regen. Der Retentionsraumverlust durch die Schüttungen und Brückenpfeiler wird oberhalb der Brückenbaumaßnahme am Westufer durch Abgrabungen und den Abriss der Stützmauer an der derzeitigen P+M-Anlage ausgeglichen. Durch die Stellung der Pfeiler, die Lage der Widerlager, die gewählte Gradienten (Höhenlage) und Brückenkonstruktion ist der Hochwasserabfluss nicht behindert. Die Auswirkungen auf das Abflussverhalten sowie den Hochwasserabflussbereich des Regen sind durch die Querung der Regentalaue daher als gering einzuordnen.

- Wasserschutzgebiete

Im Norden der Umbaumaßnahme grenzt ein Wasserschutzgebiet der Zone III an. Das Wasserschutzgebiet wird durch das geplante Bauvorhaben aber nicht beeinträchtigt, da innerhalb des betroffenen Bereichs III A3 nach der Wasserschutzgebietsverordnung Sallern vom 4.03.1996 unter § 3 Nr. 5.1 Straßen errichtet bzw. erweitert werden dürfen, wenn in diesen Teilstücken keine Baustoffe gemäß Nr. 5.4 verwendet werden und darüber hinaus das anfallende Niederschlagswasser nicht gemäß Nr. 3.8 versickert, sondern mittels dichten Leitungen bzw. dichten Mulden gesammelt und aus dem Schutzgebiet hinausgeleitet wird. Diese Auflagen werden mit der vorliegenden Planung eingehalten.

Gegenüber dem Bestand westlich der Bundesautobahn A 93 (Versickerung in Untergrund) wird insofern eine Verbesserung erreicht, als die anfallenden Niederschlagswässer auf kürzestem Wege aus dem Schutzgebiet hinausgeleitet und behandelt werden.

Boden

Abschnitt 1

Die geplante Baumaßnahme findet überwiegend entlang einer vorhandenen Straßentrasse statt. Ein Eingriff in tiefere geologische Schichten erfolgt nur für die geplante Einhausung. In diesem Bereich sind die vorhandenen Sedimentschichten durch die zurückliegenden Bautätigkeiten für Kanal und Straßentrasse bereits stark verändert. Es tritt hier also kein neuer Konflikt auf.

Zum überwiegenden Teil sind bereits versiegelte Flächen betroffen. Die Baumaßnahme hat daher keinen wesentlichen Einfluss auf die ohnehin kaum vorhandenen Bodenfunktionen.

Die Bereiche der Altlastenverdachtsflächen sind zum größten Teil aufgeschüttete Flächen. Bei der notwendigen Sanierung sind positive Auswirkungen auf die Böden und das Grundwasser verbunden, da das derzeitige Gefährdungspotential vermindert wird.

Bezüglich der Konflikte durch den Betrieb der Straße sind gegenüber der bisherigen Nutzung (Verkehrsflächen) keine maßgeblichen Veränderungen zu erwarten.

Vorübergehende Inanspruchnahmen für seitliche Baufelder während der Bauphase sind reversibel und damit nicht relevant.

Insgesamt ist in diesem Abschnitt durch den Straßenausbau von geringen Auswirkungen auf Geologie und Boden auszugehen.

Abschnitt 2

In diesem Bereich überspannt die Regenbrücke den Fluss Regen mit den beidseitigen Überflutungsbereichen. Die beiden Schüttungen der Brückenrampen und die Brückenpfeiler setzen einen tragfähigen Untergrund voraus, entsprechende Bodeneingriffe müssen in den angeschwemmten Böden der Regenauen ausgeführt werden. Die westliche Anbindung im Bereich Lappersdorf an das vorhandene Straßensystem wird auf neuen Erdschüttungen, früheren Kulturflächen, zur Regensburger bzw. Lappersdorfer Straße geführt. Der Anschlußast zum Lappersdorfer Kreisel wird auf bereits vorhandenen Erdablagerungen errichtet. Die Eignung der vorhandenen Böden und gegebenenfalls ein notwendiger Bodenaustausch muss durch entsprechende Bodenuntersuchungen geklärt werden. Der Einschnitt in tiefere geologische Schichten ist bei ungünstigen Bodenverhältnissen nicht zu vermeiden.

Baudenkmäler sind nicht bekannt. Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege – Dienststelle Regensburg ist am östlichen Regenufer ein Bodendenkmal (D-3-6836-0681 – Körpergräber vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung, wohl Hinweis auf ein Gräberfeld) bekannt.

Unter Berücksichtigung der entscheidungserheblichen Belange (Raumordnung und Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Infrastruktur, Umweltauswirkungen und Wirtschaftlichkeit) kann mit der gewählten Lösung das Planungsziel am ehesten erreicht werden. Der Eingriff ist daher unvermeidbar. Die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege im Interesse des Gemeinwohls erhobenen Forderungen sind als Auflagen in diesem Beschluss berücksichtigt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3).

Die Kulturlandschaft bleibt ansonsten in ihrer örtlichen Ausprägung unbeeinträchtigt.

Das Regental wird durch den neuen Straßenzug stark verändert, erheblicher Verkehr kommt in den Talraum. Die Verkehrsströme werden von innerörtlichen Straßen im Siedlungsbereich verlagert und gebündelt und über den Regen geführt.

Durch den Verlust von unversiegelten Böden mit Ihren Vegetationsbeständen werden die Filter- und Pufferfunktionen eingeschränkt. Der verkehrsbedingte Schadstoffeintrag von der Regenbrücke wird den Talraum negativ beeinflussen, wobei der Schadstoffeintrag durch Spritzwasser und die in diesem gelösten Schadstoffe weitgehend durch den Einbau von Spritzschutzwänden entlang der Brücke vermieden wird.

Die bisher durch natürliche und naturnahe Strukturen geprägte Flusslandschaft wird mit der neuen Straßenquerung durchschnitten.

Die Auswirkungen auf die Geologie und die Böden sind durch die Querung der Regentalau als mittel einzuordnen.

Für den Ausbauabschnitt entlang der Lappersdorfer Straße gelten die Ausführungen zu Abschnitt 1 analog, entsprechend sind die Auswirkungen als gering einzustufen.

Abschnitt 3

Alle vom Vorhaben betroffenen Böden sind vorbelastet oder künstlichen Ursprungs.

Natur und Landschaft

Natur

Pflanzen:

Abschnitte 1 und 2

Es ist von Verlusten durch Rodung von Gehölzen und baubedingter Beseitigung bzw. Überbauung von straßenbegleitenden Grünflächen, Acker- und Gartenbauflächen, Feld- und Wiesenrainen, Frisch-, Feucht- und Nasswiesen sowie Wiesenbrachen auszugehen. Es kann dabei angenommen werden, dass die Schwere des Eingriffs immer im Zusammenhang mit der Seltenheit der jeweiligen Arten oder Pflanzengesellschaften, der Artenvielfalt, der Naturnähe, der Vernetzungsfunktion des Lebensraums und dessen Ersetzbarkeit/Entwicklungszustandes zu sehen ist.

Von **hohen** Auswirkungen ist auszugehen bei der

- Rodung von naturnahen Feldgehölzen in feuchten und nassen Standorten.

- Überbauung von Nasswiesen
- Rodungen am Ufergehölzsaum
- Rodung von naturnahen Hecken und Gebüschpflanzungen.
- Die Eingriffe durch den Bau der Brücke über den Regen werden nur als hohe Beeinträchtigung des Lebensraums bewertet, da der Flussabschnitt nicht beseitigt, sondern nur in seiner Leistungsfähigkeit verringert wird.

Von **mittleren** Auswirkungen ist auszugehen bei der

- Rodung Einzelbäumen, Baumgruppen im Straßengrün
- Überbauung von Hausgärten
- Rodung Hecken und Gebüsch,
- Beseitigung von extensiv genutzten Wiesen,
- Rodung Feld- und Wiesenrainen
- Überbauung von Feld- und Wiesenrainen, Wiesenbrachen,
- Gehölzsukzession mit Krautschicht (Biotopflächen)

Bei alle anderen Nutzungstypen sind die Auswirkungen der Eingriffe gering oder sehr gering.

Mit den in den Planfeststellungsunterlagen beschriebenen und dargestellten Ausgleichsmaßnahmen (Band 3: Unterlage 12.0, Kapitel 4.3; Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2) ist beabsichtigt, für die verlorengehenden Funktionen im Landschafts- und Naturhaushalt gleichartigen Ersatz zu schaffen. Dazu zählen einzelne mögliche Entsiegelungen von versiegelten Flächen. Mit der Anlage uferbegleitender Gehölze, ruderaler Hochstaudenfluren und Gebüsch feuchter und nasser Standorte sowie Feucht- und Nasswiesen sollen die mit großen Flächenanteilen verloren gehenden Lebensräume mit gleicher Funktion neu geschaffen werden.

Abschnitt 3

Folgende naturnahe Biotoptypen sind von der Trasse unmittelbar berührt oder liegen in der Beeinträchtigungszone:

- *Naturnaher Flußlauf*

Der Regen ist im betreffenden Abschnitt nicht massiv verbaut, aber in seinem Abflussgeschehen durch den Rückstau von der nahen Donau verändert.

Der Unterlauf des Regens weist bereits 1995 wieder eine mäßige saprobielle Belastung auf (Gewässergüteklasse II) und wird auch im Jahr 2002 in diese Güteklasse eingestuft (Gewässergütekarte Bayern 1995, 2002 in: Bayer. LfW2002). Hinsichtlich der Trophie wird der Unterlauf des Regens im Jahr 2002 als „eutroph“ (Güteklasse II) eingestuft.

Innerhalb des Planungsgebietes wird der Unterlauf des Regens bzgl. der Gewässerstruktur als „stark verändert“, Teile der flussabwärts folgenden Abschnitte des Unterlaufes als „deutlich verändert“ in der Karte dargestellt (Bayer. LfW 2002).

Aufgrund der Unterwasservegetation (u.a. Flutender Hahnenfuß, Kamm-Laichkraut und Krauses Laichkraut) ist er eindeutig als FFH-Lebensraumtyp und als Lebensraum nach § 30 Abs. 2 BNatSchG einzuordnen.

- *Auwald*

Die Auenwälder in diesem Abschnitt sind nur als schmaler Saum entlang des Regen vorhanden. Es überwiegen Weiden mit vereinzelt Eschen und Erlen. Sie werden regelmäßig überschwemmt.

Im Unterwuchs finden sich meist Brennnessel und Rohrglanzgras, eingeschlossen sind auch Seggenbestände.

Die Auwälder sind nach § 30 Abs. 2 BNatSchG geschützt.

- *Feldgehölze und Hecke, naturnah*

Die naturnahen Hecken und Feldgehölze sind hier überwiegend durch Bepflanzung der Verkehrsnebenflächen vor ca. 20-30 Jahren entstanden. Trotz dieser „künstlichen“ Entstehung sind die Gehölze aufgrund ihrer vielfältigen und überwiegend standortheimischen Artenzusammensetzung und ihres Alters als naturnah einzustufen.

Im Stadtgebiet Regensburg sind diese Bestände auch in der Stadtbiotopkartierung erfasst. Im LBP sind auch die außerhalb des Stadtgebiets liegenden Hecken und Feldgehölze als den Kriterien der Biotopkartierung entsprechend bewertet.

Die Gehölze sind stufig aus Baum- und Straucharten aufgebaut und dicht geschlossen. Die Zusammensetzung ist sehr artenreich.

- *Mesophiles Gebüsch, naturnah*

Auf einer Auffüllungsfläche südlich des Kreisels haben sich naturnahe Gebüsche unterschiedlichen Alters durch natürliche Begrünung entwickelt. Es handelt sich überwiegend um Weidenbestände, Alter etwa 5-20 Jahre.

Die Flächen sind mit Altgrasfluren und Staudenbrachen durchsetzt und vielfältig strukturiert.

- *Magerer Altgrasbestand, Grünlandbrache*

Dieser Biotoptyp findet sich innerhalb größerer Straßennebenflächen, die bis auf den fahrbahnnahen Bereich nicht intensiv gepflegt werden. Es handelt

sich um grasdominierte Brachen, die nicht gedüngt werden und einen hohen Kräuteranteil aufweisen.

Weitere magere Altgrasbestände finden sich im Bereich der Auffüllung südlich des Kreisels. Hier ist der Staudenanteil besonders hoch und standortbedingt eine hohe Vielfalt mit feuchten und trockenen Bereichen vorhanden.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass der gesamte durch den Umbau betroffene Bereich durch die bestehenden Straßen erheblich vorbelastet ist. Die betroffenen Lebensräume liegen fast ausschließlich in der Beeinträchtigungszone vorhandener Straßen. Lediglich der südliche Teil der Zufahrt zur Nordgaustraße liegt nicht bereits im Nahbereich einer Straße.

Beeinträchtigungen sind Lärm, Schadstoffimmissionen, Salzeintrag, Beunruhigung, Kollisionsrisiko etc. Hierdurch sind die Lebensraumbedingungen für zahlreiche Arten erheblich eingeschränkt und überwiegend störungstolerante und unempfindliche häufige Arten vorhanden.

Die naturnahen Lebensräume des Regens und seiner Ufer sind dagegen aufgrund der deutlich höher liegenden Straßen weniger vorbelastet.

Durch den Umbau des Kreisels rücken die Fahrbahnen nicht näher an den Regen heran. Teilweise rücken die Fahrbahnen vom Regen ab (ebenso der Pendlerparkplatz), was eine Reduktion der Belastungen für das Regental und damit eine Verbesserung durch die Maßnahme mit sich bringt.

Ebenso fallen durch den Rückbau auch Benachbarungswirkungen zum Regen weg und ufernahe Flächen in unmittelbarer Zuordnung zum Regen können für den Naturschutz entwickelt werden.

Tiere:

Abschnitte 1 und 2

- *Säugetiere*

Für Biber und Fischotter bedeuten die bauzeitlichen Störungen keine Beeinträchtigung von wesentlichen Teilflächen des genutzten Lebensraums. Für den Fischotter handelt es sich in diesen Abschnitten um kein genutztes Revier, sondern lediglich um eine mögliche Ausbreitungslinie. Auch der Biber nutzt den Regen in dem Abschnitt aktuell nicht als Kernlebensraum.

Die geplante Trassierung sieht bei der Querung des Regens ein weitlumiges Brückenbauwerk vor. Die Straße verläuft auf einer Höhe von ca. 5 m und einer Länge von 280 m über den Fluss und die angrenzenden Grünlandbereiche.

Eine Einengung der Gewässerbreite findet daher nicht statt. Die gewässerbegleitenden Gehölzstreifen können bis auf einige Bäume im direkten Umfeld der geplanten Brücke stehen bleiben. Sowohl der Fischotter als auch der Biber können den Fluss durchschwimmen und bei Bedarf auch entlang des Ufers wandern. Die Quermöglichkeit bleibt damit unverändert bestehen. Die Gefahr, dass ein Tier auf die Fahrbahn geht, kann durch den Bau der Brücke ausgeschlossen werden. Eine vorhabensbedingte Erhöhung des Mortalitätsrisikos kann somit ausgeschlossen werden.

Ein mögliches Kollisionsrisiko während der Bauphase der Brückenpfeiler im Flussbett ist sehr unwahrscheinlich, da die Bauarbeiten und somit auch die Bewegungen der Baufahrzeuge überwiegend tagsüber stattfinden, während Biber und Otter vorwiegend dämmerungs- und nachtaktiv sind.

Für den Biber bedeuten die vorhabensbedingten bauzeitlichen, hauptsächlich durch akustische und visuelle Reize ausgelösten Störungen keine Beeinträchtigung von wesentlichen Teilflächen des genutzten Lebensraumes.

Die Gefährdung für die Fledermausfauna durch das Vorhaben besteht in erster Linie in der vorhabensbedingten Erhöhung des Kollisionsrisikos.

Der Verlust oder die Störung von Nahrungslebensräumen (Lebensstätten) ist auf Grund der im Vergleich zum vorhabensbedingten Flächenverlust großen Aktionsradien von Fledermäusen vernachlässigbar. Die wesentlichen Auengehölze entlang des Regens bleiben erhalten und werden durch Ausgleichsmaßnahmen erweitert.

Nachdem der Ausbau der Nordgaustraße im innerstädtischen Bereich erfolgt und die Regenbrücke in einer Höhe von ca. 5 m den gesamten Talraum überspannt, kann das Spektrum der gefährdeten Arten auf Basis der bislang schon bekannten Verhaltensweisen dennoch für einige Arten eingeschränkt werden. Die strukturgebunden jagenden, störungsempfindlicheren Arten wie z. B. die Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Große und Kleine Bartfledermaus werden die Brücke unterfliegen. Im Vergleich zum Status quo ist für diese Arten durch das Vorhaben keine erhöhte Mortalität zu verzeichnen.

Der Verlust möglicher Baumhöhlenquartiere ist bei Rodung straßenbegleitender Altbäume im Prinzip möglich. Bislang sind jedoch keine Baumhöhlenquartiere entlang der Nordgaustraße bekannt.

Im Bereich der Regenquerung wird die vorhabensbedingte Erhöhung der Mortalität für Großen Abendsegler, Zweifarbfledermaus, Breitflügelfledermaus und v a. für die Zwergfledermaus durch das Brückenbauwerk steigen. Diese Arten

jagen bevorzugt im offenen Luftraum über Gewässer. Trotz der speziellen Beleuchtung könnte es an der Brücke durch die aus dem Talgrund aufsteigenden Insekten, den warmen Beton- und Asphaltflächen und einer möglicherweise nur reduzierten Anlockwirkung in Brückenhöhe ein erhöhtes Insektenangebot geben, das von den Fledermäusen genutzt wird. Auch die Arten Graues und Braunes Langohr, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus meiden die Siedlungsbereiche nicht und könnten durch die neue Verkehrsstrecke einem erhöhten Mortalitätsrisiko unterliegen. Die Mopsfledermaus jagt zwar eher in geschlossenen Waldbereichen, meidet aber z.B. bei der Quartiersuche die Siedlungsbereiche nicht, wie auch ein Einzelfund im Stadtgebiet zeigt. Aufgrund ihrer vermuteten überdurchschnittlichen Kollisionsgefährdung ist eine vorhabensbedingte Mortalitätserhöhung ebenfalls nicht auszuschließen.

Für die Fledermausfauna gibt es noch keine Untersuchungen zum Zusammenhang zwischen Populationsdichte und straßenbedingter Mortalität. Überträgt man jedoch die aus der Vogelkunde bekannten Zusammenhänge, so wird sich die Verlustrate nicht messbar auf die Populationsgrößen auswirken.

Durch den geplanten Brückenbau sind die Zunahme der Störungen und das Mortalitätsrisiko für den Erhaltungszustand der betroffenen Fledermauspopulationen im natürlichen Verbreitungsgebiet vernachlässigbar. Durch die Höhe der Brücke über dem Regen, die Spritzschutzwand und die weitgehende Erhaltung der Auengehölze als wichtige Leitstrukturen für die Unterfliegung der Brücke wird das Tötungsrisiko zudem herabgesetzt.

Insgesamt ergibt sich keine erhebliche Beeinträchtigung für die Fledermausfauna.

- *Reptilien, Amphibien, Libellen, Käfer, Tag- und Nachtfalter*

Bei den Reptilien (Zauneidechse) ist potentieller Lebensraum betroffen, es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass direkte baubedingte Verluste von Individuen und Lebensstätten auftreten.

Vom Laubfrosch und der Gelbbauchunke liegen nur ältere Nachweise vor, die Habitatbedingungen im Untersuchungsraum sind für diese anspruchsvollen Amphibien nicht zu erwarten.

Die Libellen (grüne Flussjungfer) sind durch den Bau der Brücke beeinträchtigt, Larvalstandorte können durch den Eintrag von Bodenmaterial ins Gewässer betroffen sein. Ein Nachweis der Grünen Flussjungfer liegt für den betroffenen Bereich jedoch nicht vor.

Die lichte Höhe des geplanten Brückenbauwerks gewährleistet auch, dass die meisten Individuen der charakteristischen Fließgewässerlibellen die Brücke zumeist unterqueren. Betriebsbedingte Kollisionen sind daher äußerst unwahrscheinlich. Die mögliche Betroffenheit einzelner Larven im Gewässer durch den Bau der Brückenpfeiler wird sich aufgrund der geringen Fläche nicht erheblich auf die lokalen Populationen auswirken.

Der Käfer *Osmoderma eremita* (Eremit) ist auf Alteichen angewiesen, entsprechende Bestände befinden sich nicht im Baubereich. Bei den Tag- und Nachtfaltern, dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und dem Nachtkerzenschwärmer sind die Bestände nicht nachgewiesen oder liegen nicht unmittelbar im Untersuchungsraum.

Streng geschützte Tierarten, die nicht gleichzeitig nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt sind, können im Untersuchungsraum innerhalb der Tiergruppen Käfer, Mollusken und Nachtfalter potentiell vorkommen. Es gehen jedoch keine Lebensräume verloren, die als unersetzbare Biotope für die Art bzw. potentielle lokale Populationen anzusehen sind.

Im engeren Eingriffsbereich 200 m flussauf- und -abwärts sind bei der Untersuchung 2006 keine Lebendfunde von der gemeinen Flussmuschel und von der vom Aussterben bedrohten abgeplatteten Teichmuschel aufgefunden worden.

Vom Vorhaben ist nur ein flächenmäßig sehr geringer Teil der Gewässersohle betroffen. Auswirkungen auf die lokalen Populationen sind aufgrund des geringen Flächenumfangs deshalb auszuschließen, zumal wie vorstehend beschrieben keine funktionalen Beeinträchtigungen des Lebensraums Fließgewässer erfolgen.

Aufgrund der bedeutenden Molluskenfauna werden dennoch vor dem Bau der Brückenpfeiler die vorhandenen Großmuscheln abgesammelt und später in den Fluss oberhalb der Brücke wieder eingebracht.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Band 3: Anhang 7.4 zu Unterlage 12) kommt zu dem Ergebnis, dass in den Abschnitten 1 und 2

- durch den Bau der Brücke keine streng geschützten Arten betroffen sind, die nicht gleichzeitig nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt sind. Eine unersetzbare Zerstörung von Lebensräumen dieser Arten ist deshalb nicht zu erwarten.

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

- für keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

- *Vögel*

Eine Verschlechterung der Lebensbedingungen der vorgefundenen Vogelarten ist bei der Größe des Eingriffs nicht zu erwarten. Eine Gefährdung durch Kollision mit dem Verkehr, der über die Brücke neu in den Talraum geführt wird ist aufgrund der lichten Höhe der Brücke von 5 m und der geplanten Spritzschutzwände nur sehr gering. Die Wände selbst werden mit einer für Vögel gut erkennbaren Oberfläche ausgerüstet. Bedrohte Arten sind insgesamt nicht betroffen.

- *Fische*

Die im Unterlauf des Regens vorkommenden Fischarten sind in den Planfeststellungsunterlagen genannt (Band 3: Unterlage 12, Anlage 7.3, Kapitel 4.3.3). Es handelt sich v.a. um strömungsliebende und kieslaichende Arten mit weiter Verbreitung im Gewässersystem des Regen.

Der Verlust des Habitats durch den Bau der 2 Brückenpfeiler im Flußbereich ist aufgrund des geringen Flächen- bzw. Raumumfangs für die Fischfauna nicht erheblich. Es sind zudem keine Bereiche mit besonderem Sohlsubstrat betroffen, die betroffenen Randbereiche des Flussbettes sind überwiegend von schlammigem Substrat geprägt.

Eine erhebliche Auswirkung auf die Populationen der einzelnen Arten ist auszuschließen, da – wie vorstehend bereits ausgeführt - auch die ökologisch relevanten Qualitäten des Gewässers wie Gewässerdynamik, Gewässergüte, Wasser- und Nährstoffhaushalt, Gewässerchemismus sowie Durchgängigkeit nicht erheblich verändert werden.

Auch während der Bauphase können die Fischarten dem temporären Eingriff gut ausweichen, da auf langer Regenstrecke eine sehr gute Durchgängigkeit gegeben ist und damit Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Um Gefährdungen von Tierarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie oder anderer Tierarten zu vermeiden oder zu mindern werden folgende Vorkehrungen zur Vermeidung durchgeführt:

- Optimierung des Brückenbauwerkes

Das Brückenbauwerk über den Regen wurde u.a. unter Berücksichtigung ökologischer Vorgaben gestaltet. So wird das Regental durch eine weiträumige und damit durchlässige Brücke von 280 m Länge überspannt. Die Spritz-

schutzwände verhindern Stoffeinträge in das Gewässer und mindern das Kollisionsrisiko.

- Absammeln der Muscheln beim Brückenbau
Vor Baubeginn werden alle lebenden Großmuscheln im Eingriffsbereich der Brückenpfeiler abgesammelt und zwischengelagert bzw. oberhalb in den Regen verbracht.
- Biotopschutzzäune
Um den Uferbereich und die angrenzenden Grünflächen zu schützen, wird der Arbeitsbereich um die Brückenpfeiler so weit wie möglich minimiert und während der Bauphase Biotopschutzzäune errichtet.
- Insektenverträgliche Beleuchtung
Die Beleuchtung der Brücke wird so ausgeführt, dass Lockeffekte für Insekten minimiert werden.

Für keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie werden die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Es wird keine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG benötigt.

Abschnitt 3

Bei der Tierwelt in diesem Abschnitt ist zwischen dem naturnahen Regen mit seinen Uferzonen und den künstlichen und durch Verkehrsbauwerke geprägten Bereichen um den bestehenden Kreisel und südlich davon zu unterscheiden.

Während der Regen und seine Ufer sehr hohe Bedeutung für zahlreiche, auch streng geschützte Tiergruppen und -arten haben (u.a. Biber, Vögel, Fische, Libellen, Mollusken) und hier zahlreiche spezialisierte, seltene und gefährdete Arten vorkommen, sind im Bereich des Kreisels überwiegend häufigere und wenig störungsempfindliche Arten vorhanden. Zu nennen ist neben gebüschbrütenden Vogelarten wie Gartenrotschwanz oder Bluthänfling auch die Zauneidechse in den aufgefüllten Bereichen südlich des Kreisels.

Der gesamte durch den Umbau betroffene Bereich ist durch die bestehenden Straßen erheblich vorbelastet. Die betroffenen Lebensräume liegen fast ausschließlich in der Beeinträchtigungszone vorhandener Straßen. Lediglich der südliche Teil der Zufahrt zur Nordgaustraße liegt nicht bereits im Nahbereich einer Straße.

Beeinträchtigungen sind Lärm, Schadstoffimmissionen, Salzeintrag, Beunruhigung, Kollisionsrisiko etc. Hierdurch sind die Lebensraumbedingungen für zahl-

reiche Arten erheblich eingeschränkt und überwiegend störungstolerante und unempfindliche häufige Arten vorhanden.

Die naturnahen Lebensräume des Regens und seiner Ufer sind dagegen aufgrund der deutlich höher liegenden Straßen weniger vorbelastet.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Band 4: Anhang 2 zu Unterlage 12.0) kommt zu dem Ergebnis, dass im Abschnitt 3:

- keine streng geschützten Arten, die nicht gleichzeitig nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt sind, betroffen sind. Eine unersetzbare Zerstörung von Lebensräumen dieser Arten ist deshalb nicht gegeben. § 15 Abs. 5 BNatSchG steht einer Zulassung des Vorhabens somit nicht entgegen.
- Bis auf die Zauneidechse für keine weitere Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Für die Zauneidechse ist eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich. Auf Grund keiner anderen zumutbaren Alternative und der Wahrung des Erhaltungszustandes der Populationen ist eine Ausnahme möglich.

Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL:

Abschnitt 1

In diesem Abschnitt liegen keine Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL vor.

Abschnitt 2

- *Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranuncion fluitantis und des Calitricho-Batrachion*

Bei diesem Lebensraum erfolgt eine direkte Beeinträchtigung durch den Bau der beiden Brückenpfeiler im Fluss.

Hierdurch gehen ca. 50 m² Gewässersohle verloren (Flächenverlust unter 0,1 % der Gesamtfläche des Lebensraums). Weiterhin ist mit baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen, insbesondere durch ein etwas größeres Bau- feld mit Baustraße während der Bauphase vom Ufer bis zu den Pfeilerstand- orten sowie durch die dadurch bedingte Verdichtung des Untergrunds und po- tentielle Aufwirbelungen von Feinsedimenten und Abdrift in unterhalb liegende Abschnitte.

Diese Wirkungen werden durch ein kleinstmögliches Bau- feld und die Spun- dung des Baubereichs minimiert. Eine Unterbrechung des Flusses durch Tro- ckenlegung des Flussabschnittes während der Bauphase erfolgt nicht. Die

von der Baustraße betroffenen ufernahen Bereiche sind stark verschlammmt. Es ist nach Beendigung der Baumaßnahme mit einer raschen Regeneration zu rechnen.

Durch die Maßnahme und die beiden Brückenpfeiler ist keine funktionale Beeinträchtigung des Lebensraums Fließgewässer verbunden. Auf die Erhaltungs- und Entwicklungsziele, insbesondere bzgl. Gewässerdynamik, Gewässergüte, Wasser- und Nährstoffhaushalt, Gewässerchemismus sowie Durchgängigkeit ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen. Mit dem Bau der Pfeiler ist die Durchgängigkeit des Flusses nicht erheblich eingeschränkt.

Auch ein erheblicher Stoffeintrag in den Fluss ist nicht zu erwarten. Die Straßenabwässer der Brücke werden gesammelt und in die bestehenden Abwasserkanäle beidseits des Regens abgeleitet. Zur Minimierung von Spritzwassereinträgen in den Fluss wird eine Spritzschutzwand erstellt, so dass keine Spritzwassereinträge in das Gewässer erfolgen. Somit wird der Gewässerchemismus nicht verändert.

Das Überflutungsregime wird insgesamt nicht nachteilig verändert. Der Verlust an Überflutungsflächen an den Rändern der Aue durch die Widerlager der Brücke wird durch Schaffung von neuen Überflutungsflächen, teils in unmittelbarer Flußnähe ausgeglichen. Zudem ist eine naturnahe Entwicklung der neuen Überflutungsflächen als Ausgleichsflächen vorgesehen.

Diese Ausgleichsmaßnahme setzt damit das Ziel der Entwicklung unzerschnittener Auenkomplexe und der Verzahnung des Gewässers mit auentypischen aquatischen und amphibischen Lebensräumen um und dient damit den Zielen des FFH-Gebiets.

Insgesamt sind damit keine erheblichen Beeinträchtigungen für diesen Lebensraumtyp oder für die für diesen Lebensraumtyp charakteristischen Arten (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.3.2) zu erwarten.

Zur Prognose der Auswirkungen im Hinblick auf die Fisch- und Molluskenfauna wurde ein eigenes Fachgutachten erstellt (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 5.3).

- *Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)*

Bzgl. der Auenwälder ist ein Flächenverlust von ca. 800 m² im Bereich des Brückenbauwerks zu erwarten. Damit liegt der betroffene Flächenanteil bei deutlich unter 1 % der Fläche des Lebensraumtyps im FFH-Gebiet.

Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um junge Weidengebüsche und Einzelbäume, die einen schmalen Ufersaum bilden. Altbestände oder zusammenhängende Flächen mit echten „Wald“charakter sind nicht betroffen.

Die Flächen werden nur durch die Brücke überbaut, aber nur teilweise befestigt, so dass ihre ökologischen Funktionen in Teilen noch erhalten bleiben. Durch Beschattung und geringere bzw. ausbleibende Niederschläge wird jedoch ihre Wertigkeit deutlich verringert. Aufgrund der unmittelbaren Flusnähe (Grundwasser) ist aber mit Entwicklung von Stauden- und gräsergeprägter Feuchtvegetation zu rechnen.

Aufgrund des geringen Umfangs und der verhältnismäßig ungünstigen Ausbildung der betroffenen Fläche und der geringen funktionalen Beeinträchtigung ist insgesamt eine erhebliche Beeinträchtigung für diesen Lebensraumtyp ausgeschlossen.

Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen werden nördlich der Brücke auf derzeit aufgefüllten und versiegelten Flächen Maßnahmen zur Neuschaffung von Auwald vorgesehen. Die vorgesehene Auwaldfläche übersteigt mit ca. 3.200 m² die verloren gehende Fläche. Hinzu kommen über 5.000 m² Röhricht und Hochstaudenfluren als Kontaktlebensraum von Auwäldern. Erfahrungsgemäß ist die Biotopentwicklung von Auwald bei entsprechenden Standortvoraussetzungen rasch, so dass kurz bis mittelfristig ein ökologisch wirksamer Lebensraum entstehen wird.

Insgesamt sind damit keine erheblichen Beeinträchtigungen für diesen Lebensraumtyp zu erwarten.

Auch für den Pirol als typischen Bewohner der Auenwälder ist eine erhebliche Beeinträchtigung der Population wegen des geringen Flächenverlusts nicht zu erwarten.

- *Flüsse mit Schlammflächen mit Vegetation des *Chenopodium rubri* p.p. und des *Bidention* p.p.*

Dieser Lebensraum, der auch Elemente der Vegetation der Littorelletea uniflorae und/oder der Isoeto-Nanojuncetea aufweist, findet sich v.a. am östlichen Regenufer. Er tritt kurzlebig an verschiedenen Standorten auf.

Im unmittelbar betroffenen Abschnitt können keine besonderen Potentiale für diesen Lebensraum festgestellt werden, allerdings besteht dennoch durch den Bau der Brücke und die damit verbundene Beschattung ein theoretischer Potentialverlust für diesen Lebensraum.

Die für diesen kurzlebigen und dynamischen Lebensraum existentiellen Voraussetzungen sind die regelmäßigen Überflutungen mit entsprechenden Schlammablagerungen. In diese Prozesse wird nicht eingegriffen, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung für diesen Lebensraum und die signifikanten Arten ausgeschlossen ist.

Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen werden zudem nördlich der Brücke auf derzeit aufgefüllten und versiegelten Flächen Maßnahmen zur Neuschaffung von Biotopstrukturen vorgesehen, die auch der Entwicklung von Schlammbänken mit entsprechender Vegetation förderlich sind.

Abschnitt 3

Im Nahbereich des Vorhabens sind folgende Lebensräume gem. Anhang FFH-RL vorhanden:

- Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranuncion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion*,
- Flüsse mit Schlammbänken mit Vegetation des *Chenopodion rubri* p.p. und des *Bidention* p.p.,
- Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae).

Alle Lebensräume befinden sich unmittelbar am Regen.

Die vorhandenen Straßen des Lappersdorfer Kreisels liegen etwa 10 m oberhalb des Flussniveaus. Sie sind durch dichte Gehölzbestände bzw. im Bereich des Pendlerparkplatzes durch eine Betonmauer vom Regen abgeschirmt.

Durch den geplanten Umbau rücken die Straßen nicht oder nur geringfügig näher an den Regen heran. Die höhenmäßige Trennung bleibt bestehen.

Im nördlichen Teil des Kreisels rücken befestigte Flächen auf einer Länge von ca. 70 m um ca. 2 m näher an den Regen heran. Der abschirmende dichte Gehölzbestand bleibt aber im Wesentlichen erhalten bzw. wird durch Neupflanzung wieder hergestellt.

Im Bereich des Pendlerparkplatzes und nördlich davon rücken die befestigten Flächen dagegen auf einer Länge von ca. 130 m um 30 bis 38 m vom Regen ab. In diesem Bereich war bisher zwischen Regen und Betonmauer nur eine wenige Meter breiter Uferstreifen vorhanden, was eine erhebliche Einengung des ökologisch wirksamen Lebensraums zur Folge hatte.

Durch den Abbau der Betonmauer und die Umgestaltung des Regenvorlandes werden hier erhebliche positive Auswirkungen auch für das FFH- Gebiet erreicht.

Insgesamt ist deshalb eine erhebliche Beeinträchtigung von Lebensräumen gem. Anhang FFH-RL auszuschließen.

Landschaftsbild

Nahezu alle Eingriffsvorhaben bewirken Veränderungen des Landschaftsbildes mit unterschiedlich erheblichen Beeinträchtigungen.

Bei der Beurteilung von Konflikten zum Schutzgut Landschaftsbild wird berücksichtigt, ob neue oder zusätzliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erfolgen.

Abschnitt 1

Das sehr stark anthropogen geformte Landschaftsbild wird durch den Verlust von Straßenbäumen und der Straßengrünstreifen beeinträchtigt. Am südlichen Rand der Maßnahme werden dicht bepflanzte Hausgärten, ehemalige, stark verwilderte Obstgärten und extensiv genutzte Wiesenflächen überbaut. Das bereits jetzt von Verkehrsflächen dominierte Ortsbild wird nicht wesentlich verändert, die Auswirkungen können daher als gering gewertet werden.

Abschnitt 2 und 3

Die bestimmenden Elemente für das Landschaftsbild im Bereich Regen sind der Fluss und seine uferbegleitenden Gehölze.

Das Landschaftsbild des östlichen Ufers ist in den Vorlandflächen durch eine Reihe von Rasenspielfeldern mit der entsprechenden Infrastruktur geprägt und dadurch weniger naturnah, gliedernde Strukturen sind bis auf die Gehölze in den feuchten Mulden nicht vorhanden.

Das westliche Ufer wird in den Vorlandbereichen durch extensiv genutzte Wiesen bestimmt. Weiter regenaufwärts sind Bodenschüttungen für früher geplante, aber bisher nicht errichtete Straßenbaumaßnahmen vorhanden. Eine mächtige Betonmauer parallel zum Ufer und dem begleitenden Rad und Fußwege trennt diese Uferbereiche von den erhöht verlaufenden Verkehrsflächen.

Die Erdschüttungen, die unmittelbar anschließenden Hauptverkehrsstraßen (Autobahn und Bundesstraße) und die Gewächshäuser eines Gärtnereibetriebes beeinträchtigen das sonst naturnahe Landschaftsbild des Regens und sind als Vorbelastung zu werten.

Die prägenden naturnahen Landschaftsbestandteile des Regens und seiner Uferzonen werden durch den dominanten Brückenschlag mit den notwendigen Straßenanschlüssen zurückgedrängt und in ihrer Raumwirksamkeit durch technische Elemente ersetzt. Die Blickbeziehungen zu den markanten Punkten werden unterbrochen und sind zum Teil nicht mehr möglich.

Trotz dieser vorhandenen Vorbelastungen ist die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds als hoch einzustufen.

Mit den in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.1 und 4.2; Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2) sowie Minimierungsmaßnahmen (Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 4.2) können die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert werden. Die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt und das Orts- und Landschaftsbild können mit den geplanten Gestaltungs- und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.3 und Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2; Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 5 und Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1) ausgeglichen bzw. wieder hergestellt werden.

Erholung

Abschnitt 1

Aufgrund der hohen Vorbelastung sowie fehlender relevanter Infrastruktur für die Naherholung sind die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen als gering einzustufen. Durch die geplanten Lärmschutzeinrichtungen sowie den Bau der Einhausung auf etwa 400 m Länge, wird sich die Lärmbelastung und damit die Aufenthaltsqualität in den Freiflächen privater Grundstücke abschnittsweise sogar verbessern.

Abschnitt 2 und 3

Die übergeordneten Fuß- und Radwege beidseits des Regens sind Bestandteil eines regionalen Radwegenetzes aus der Stadt ins Umland. Der Fluss Regen wird auch in seiner letzten Etappe bis zur Mündung in die Donau von Wassersportlern als Bootswanderstrecke genutzt. Am gesamten Regenufer sind Standplätze für Sportangler zu finden, die auch häufig genutzt werden. Am östlichen Regenufer sind zahlreiche Einrichtungen für die Naherholung vorhanden (vier Rasenspielfelder, eine Sommerstockbahn, ein Kinderspielplatz und Trainingsplätze), die wie die Naherholungswege stark frequentiert sind.

Der Regen bildet somit eine wichtige Achse der Erholungsnutzung für die Bevölkerung der Stadt Regensburg und seinen Umlandgemeinden. Damit hat das Regental insgesamt eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für die Naherholung.

Mit dem Bau der Regenbrücke werden im betroffenen Abschnitt des Regentals die Lärm- und die allgemeinen Verkehrsemissionen merklich zunehmen, wenn auch von den bereits beschriebenen Spritzschutzwänden zusätzlich ein gewisser Lärmschutz ausgeht. Der Talabschnitt verliert den naturnahen Charakter des

Landschaftsbildes. Es ist daher von hohen Auswirkungen auf die Erholungseignung der Landschaft auszugehen.

Die Beeinträchtigungen des Naherholungsgebietes werden durch verschiedene Maßnahmen (Rückbau des Pendlerparkplatzes, Neuanlage auenbezogener Lebensräume, verschiedene Gestaltungsmaßnahmen) ausgeglichen. Die Radwegeverbindungen bleiben erhalten und werden mit dem Rückbau des Pendlerparkplatzes und einer zusätzlichen Flussquerungsmöglichkeit aufgewertet.

Zusammenfassung:

Abschnitte 1 und 3 (ohne südlichem Teil der Zufahrt zur Nordgaustraße)

Im Bereich der Abschnitte 1 (Nordgaustraße zwischen der Kreuzung Brennes-/Isarstraße und Amberger Straße) und 3 (Lappersdorfer Kreisel) handelt es sich um den Ausbau bereits bestehender Verkehrswege, die hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter bereits eine entsprechende Vorbelastung aufweisen. Gegenüber dem bisherigen Umfang erfahren die Naturgüter Wasser, Boden, Natur und Landschaft keine wesentlichen Veränderungen. Durch die mit der Baumaßnahme erreichte Verflüssigung des Verkehrs und der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Einhausung) kann für die Abschnitte 1 und 3 hinsichtlich der Lärmsituation zumindest in gewissen Teilbereichen sogar eine Verbesserung erzielt werden. Darüber hinaus sind durch die Sanierung der Altlastenverdachtsflächen im Bereich des Abschnittes 1 positive Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser zu erwarten, da das derzeitige Gefährdungspotential vermindert wird.

Mit Einhaltung der Wasserschutzgebietsverordnung Sallern hinsichtlich der verwendeten Baustoffe und der Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers (dichte Leitungen bzw. dichte Mulden) liegt keine Beeinträchtigung des nördlich an den Abschnitt 3 angrenzenden Wasserschutzgebietes der Zone III vor. Westlich der Bundesautobahn A 93 ergibt sich gegenüber den bisherigen Verhältnissen (Versickerung in den Untergrund) für das Wasserschutzgebiet insoweit eine Verbesserung, als das anfallende Niederschlagswasser auf dem kürzesten Weg aus dem Schutzgebiet hinausgeleitet und behandelt wird.

Im Bereich des Lappersdorfer Kreisels rücken die Straßen durch den geplanten Umbau nicht oder nur geringfügig näher an den Regen heran. Die höhenmäßige Trennung bleibt bestehen.

Im nördlichen Teil des Kreisels rücken befestigte Flächen auf einer Länge von ca. 70 m um ca. 2 m näher an den Regen heran. Der abschirmende dichte Gehölzbestand bleibt aber im Wesentlichen erhalten bzw. wird durch Neupflanzung wieder hergestellt.

Im Bereich des Pendlerparkplatzes und nördlich davon rücken die befestigten Flächen dagegen auf einer Länge von ca. 130 m um 30 bis 38 m vom Regen ab. In diesem Bereich war bisher zwischen Regen und Betonmauer nur eine wenige Meter breiter Uferstreifen vorhanden, was eine erhebliche Einengung des ökologisch wirksamen Lebensraums zur Folge hatte.

Durch den Abbau der Betonmauer und die Umgestaltung des Regenvorlandes werden hier erhebliche positive Auswirkungen auch für das FFH- Gebiet erreicht.

Abschnitt 2 mit südlichem Teil der Zufahrt zur Nordgaustraße aus dem Abschnitt 3

Auch wenn in diesem Abschnitt ein Teil der Flächen (Sportplätze mit entsprechenden Infrastruktureinrichtungen) durch menschliche Einflüsse geprägt ist und entsprechende Vorbelastungen durch vorhandene Verkehrswege vorliegen, so sind im Bereich des Regen und seiner unmittelbaren Uferbereiche noch naturnahe Strukturen vorzufinden, die aufgrund der deutlich höher liegenden Straßen eine wesentlich geringere Vorbelastung aufweisen. Hinsichtlich des Schutzgutes Luft kommt das im Auftrag des Vorhabensträgers erstellte lufthygienische Gutachten (Band 4: Unterlage 16) zu dem Ergebnis, dass bereits wenige Meter neben der neuen Straße im Jahresmittel Belastungen durch Luftschadstoffe nur in Höhe der Vorbelastung zu erwarten sind.

Die sich in diesem Abschnitt ergebenden wesentlichen Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter werden in der nachstehenden Tabelle kurz zusammengefasst:

Schutzgut	Betroffenheit	Maßnahmen	Auswirkungen
Lärm	anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen der Straße	aktive (Lärmschutzwände) und passive Lärmschutzeinrichtungen	Minimierung der Lärmbeeinträchtigungen auf die angrenzenden Siedlungsflächen und den Talraum des Regen
Klima/Luft	lokal klimatische Auswirkungen im Bereich des Regen	Entsprechende Gestaltung des Brückenbauwerks (Pfeilerabstände, Brückenhöhe)	gemäß Gutachten keine Veränderungen der bestehenden klimatischen und lufthygienischen Situationen
Wasser: - Oberflächengewässer - Oberflächen- und Grundwasser - Hochwasser	Schadstoffeintrag Kontaminationsrisiko für das Grundwasser Hochwassergefährdung durch das Brückenbauwerk	Spritzschutzwände auf dem Brückenbauwerk Sammlung des anfallenden Niederschlagswassers und Ableitung in das städtische Kanalnetz - Retentionsraumausgleich durch Geländeabgrabungen - Brückengestaltung (Pfeiler-, Widerlagerstellung, Gradientenhöhe, Brückenkonstruktion)	keine wesentliche Verschlechterung des bisherigen Zustandes keine Verschlechterung des bisherigen Zustandes keine Behinderung des Hochwasserabflusses

Schutzgut	Betroffenheit	Maßnahmen	Auswirkungen
Boden	- Einschnitt in tiefere geologische Schichten bei ungünstigen Bodenverhältnissen zur Gründung des Brückenbauwerks		
noch Boden	- Einschränkung der Filter- und Pufferfunktionen durch Verlust von unversiegeltem Boden - Schadstoffeintrag durch Spritzwasser	- Entsiegelung künftig funktionsloser versiegelter Verkehrsflächen - Spritzschutzwände auf dem Brückenbauwerk	- keine wesentliche Verschlechterung des bisherigen Zustandes - keine wesentliche Verschlechterung des bisherigen Zustandes
Natur und Landschaft:	- Verlorengelung Funktionen im Landschafts- und Naturhaushalt durch Beseitigung und Überbauung - Kollisionsrisiko für Fledermäuse, Vögel und Libellen	- Minimierungs- und Schutzmaßnahmen - Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen - Entsprechende lichte Höhe des Brückenbauwerks (Unterfliegmöglichkeit) - Spritzschutzwände als Überflughilfe mit entsprechender Gestaltung (Erkennbarkeit für Vögel) - spezielle Beleuchtung	- Vermeidung bzw. Minimierung der Eingriffe - funktionale Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe mit ihren Auswirkungen - Minimierung des Kollisionsrisikos
noch Natur und Landschaft:	Beeinträchtigung der naturnahen Landschaftsbestandteile des Regen und seiner Uferzonen	- Gestaltungs- und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen	- Schaffung eines neuen Landschaftsbildes
Erholung	Beeinträchtigung der Erholungswirkung durch Lärm- und Verkehrsemissionen	Rückbau Pendlerparkplatz, Neuanlage auenbezogener Lebensräume, verschiedene Gestaltungsmaßnahmen	Ausgleich der Beeinträchtigungen des Naherholungsgebietes

Tabelle 15: Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter im Abschnitt 2 mit südlichem Teil der Zufahrt zur Nordgaustraße aus dem Abschnitt 3

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 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 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.

2. **Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG**

Das Bauvorhaben berührt teilweise das FFH-Gebiet Nr. DE 6741-371 "Chamb, Regentaläue und Regen zwischen Roding und Donaumündung".

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 Zusammenwirken 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 maßgebli-

chen 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, Anhang 7.3, Kapitel 2.2). Geeignetes Bewertungskriterium 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. I.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, Rdnr. 43). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht.

Für eine objektive Beurteilung der möglichen Beeinträchtigungen wurden Wirkungsprognosen erstellt, indem die Wirkungen des Vorhabens (Art der Wirkungen, Wirkungsintensität, -ausbreitung und Wirkungszeitraum) den spezifischen Empfindlichkeiten der maßgeblichen Gebietsbestandteile (z. B. Arten und Lebensgemeinschaften, abiotische Lebensraumbedingungen) gegenübergestellt werden. Die Beeinträchtigungen sind in den festgestellten Planunterlagen, auf die wir hiermit hinweisen, näher beschrieben (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3).

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 3.2.5.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet 6741-371 „Chamb, Regentalae, und Regen zwischen Roding und der Donaumündung“ aufgrund des Ausbaus der Nordgaustraße und des Neubaus der Sallerner Regenbrücke mit Anschluss an die Regensburger Straße

Da nach einer Vorabschätzung eine erhebliche Beeinträchtigung des Natura 2000 Gebiets Nr. DE 6741-371 „Chamb, Regentalae und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ gemäß § 34 BNatSchG nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden konnte, war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass zum damaligen Zeitpunkt und auch noch bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2008 die Erstellung der endgültigen Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung durch die Kommission der Europäischen Kommission und damit die abschließende Bestätigung der gemeldeten FFH-Gebiete, ihre Abgrenzung und Ausweisung als „Besondere Schutzgebiete“ noch ausstand. Das vorliegende Gebiet wurde vom Land Bayern an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bzw. die Europäische Union als Gebiet DE 6741-371 zur FFH-Gesamtkulisse gemeldet und war somit wie ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung zu behandeln.

Die Erstellung der vorstehend genannten Liste und damit die abschließende Bestätigung der gemeldeten FFH-Gebiete, ihre Abgrenzung und Ausweisung als „Besondere Schutzgebiete“ ist inzwischen abgeschlossen. Gegenüber den ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 ergaben sich insoweit Änderungen, als sich im plangegenständlichen Bereich das FFH-Gebiet nur mehr auf den Regen selbst beschränkt und die Uferstreifen bis zu den beidseitigen flußbegleitenden Wegen nunmehr nicht mehr Bestandteil dieses Gebietes sind. Gegenüber den ausgelegten Unterlagen verringert sich somit der Umfang der Eingriffe in das FFH-Gebiet.

Bezüglich der Durchführung der FFH-Verträglichkeitsprüfung verwendete das beauftragte Büro ANUVA bzw. TEAM 4 hierzu folgende Quellen:

- Standard-Datenbogen (Bay LfU, Stand 2004),
- Gebietsbezogene Erhaltungsziele (BayLfU, Stand 2008),
- Artenschutzkartierung (ASK-Daten) des Bayerischen Landesamt für Umweltschutz (Bay LfU, Stand 2006),
- Biotopkartierung der Stadt Regensburg (Stand 2010)
- Gutachten zum Fischinventar im Regen (Animus Aquae 2013)

Zusätzlich zu diesen angeführten vorhandenen und ausgewerteten Quellen wurden im detailliert zu untersuchenden Bereich des FFH-Gebiets von den genannten Büros eigene Erhebungen zu den Lebensraumtypen und prüfrelevanten Tiergruppen durchgeführt, um damit auch Hinweise zum derzeitigen Erhaltungszustand der Lebensraumtypen zu erlangen:

- Erfassung und Bewertung der FFH-LRT im detailliert zu untersuchenden Raum (Team 4, 2006),
- Bibererfassung anhand von Spuren (ANUVA 2006)
- Erfassung und Bewertung der Tagfalter, speziell des Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (ANUVA 2006).
- Erfassung des Vögel (ANUVA 2006)
- Erfassung der Libellen, insbesondere die Grüne Keiljungfer (ANUVA 2006)
- Erfassung der Limnofauna (Büro für ökologische Studien 2006)

Bezüglich der ersten Tiergruppen erfolgten gezielte Begehungen zum Nachweis vorkommender FFH-Arten. Für die Mollusken wurde ein umfangreiches Spezialgutachten durchgeführt.

Die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen flossen in die Betrachtung des Gesamtartenspektrums ein und sind dort entsprechend gekennzeichnet (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.1.1 und Ausführungen in nachfolgender Ziffer 2.1.1 dieses Beschlusses).

2.1.1 Beschreibung des FFH-Gebiets, Lebensräume, Arten, Erhaltungsziele

Das Natura 2000-Gebiet liegt in den Naturräumen Cham-Furthersenke und Regensenke und erstreckt sich im Regental von Chamerau bis zur Donau und im Chambtal von Eschlkam bis zur Mündung in den Regen. Das FFH-Gebiet hat eine Größe von 3.194 ha. Es liegt in der Talaue und ist weitgehend eben. Es ist der kontinentalen biogeographischen Region zu geordnet.

Das Gebiet liegt in einer Höhenlage zwischen 328 und 490 m ü. NN. Das Klima ist kontinental geprägt und insbesondere um Regensburg relativ niederschlagsarm. Re-

gensburg zählt zu den wärmeren Gebieten in Bayern mit Durchschnittstemperaturen von 17,2°C im Sommer und 2°C im Winter. Der wärmste Monat ist der Juli und der kälteste der Januar. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bezogen auf einen Betrachtungszeitraum von 1961 bis 2003 inzwischen über 9°C.

Das Gebiet umfasst fast ausschließlich Talauen mit alluvialen Sedimenten. Es finden sich hauptsächlich feuchte bis nasse, zeitweilig überflutete Lehmböden.

Das Gebiet wird durch die Flussläufe des Regen und des Chamb geprägt. Insbesondere der Regen ist weitgehend unverbaut bzw. gering verbaut und mäandriert frei durch die meist weite Aue, der Chamb ist im Unterlauf begradigt.

Neben den Flussläufen finden sich im Gebiet zahlreiche Gräben, einzelne Altwässer sowie zahlreiche Stillgewässer. Die wichtigsten Stillgewässer liegen um Cham und sind der Satzdorfer See, der große und der kleine Rötelseeweiher, Angerweiher und Lettenweiher sowie ein Teichgebiet nördlich der Bahnlinie Pösing-Cham.

Das Gebiet wird durch Fließ- und Stillgewässer geprägt (Flächenanteil knapp 50 %). Weiterhin herrscht die Grünlandnutzung vor, lediglich einzelne nicht oder nur seltene überschwemmte Teilbereiche sind als Acker genutzt. Waldflächen und Gehölze haben nur einen geringen Anteil. Teils fischereilich genutzte Teiche verfügen über etwa 5% Anteil an der Fläche des FFH-Gebietes.

2.1.1.1 Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Im Schutzgebiet befinden sich laut aktuellem Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Stand 2005) folgende noch näher zu untersuchende relevantem Lebensraumtypen (LRT) von gemeinschaftlichem Interesse gem. Anhang I der FFH-RL (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 2.3):

EU-Code	Lebensraumtyp	Anteil [%] an der Gesamtfläche lt. SDB	Entspricht ca. [ha]	Gesamtbeurteilung lt. SDB
3130	Oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer mit Vegetation der Littorelletea uniflorae und/oder der Isoeto-Nanojuncetea	< 1	< 31,94	B
3150	Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions	< 1	< 31,94	B

EU-Code	Lebensraumtyp	Anteil [%] an der Gesamtfläche lt. SDB	Entspricht ca. [ha]	Gesamtbeurteilung lt. SDB
3260	Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitricho-Batrachion	< 1	< 31,94	B
3270	Flüsse mit Schlamm-bänken mit Vegetation des Chenopodion rubri p.p. und des Bidention p.p.	< 1	< 31,94	B
6230*	Artenreiche montane Borstgrasrasen (und submontan auf dem europäischen Festland) auf Silikatböden	< 1	< 31,94	B
6410	Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (Molinion caeruleae)	< 1	< 31,94	C
6430	Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	< 1	< 31,94	C
6510	Magere Flachland-Mähwiesen (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)	2	63,88	C
7140	Übergangs- und Schwinggrasmoore	< 1	< 31,94	B
91E0*	Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	< 1	< 31,94	B
Summe:		ca. 11	ca. 351	

* prioritäre Lebensraumtypen

Tabelle 16: Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Nicht alle der im Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen und ihre charakteristischen Arten reagieren empfindlich auf das geplante Vorhaben bzw. sind von diesem betroffen.

Die vorstehende Tabelle 16 gibt einen Überblick über die insgesamt im Wirkraum befindlichen Lebensraumtypen gem. Anhang I FFH-RL. In nachfolgender Tabelle 17 sind die im Wirkraum des Vorhabens vorkommenden Lebensraumtypen aufgeführt.

EU-Code	Lebensraumtyp
Innerhalb des FFH-Gebietes	
3260	Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranunculion fluitantis</i> und des <i>Callitriche-Batrachion</i>
Im Anschluss an das FFH-Gebiet	
3270	Flüsse mit Schlammflächen mit Vegetation des <i>Chenopodium rubri p. p.</i> und des <i>Bidention p. p.</i>
91E0*	Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i> (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)

* prioritäre Lebensraumtypen

Tabelle 17: Übersicht der im Wirkraum vorkommenden Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Als „beurteilungsrelevant“ ist lediglich der Lebensraumtyp 3260 zu betrachten, da er innerhalb des FFH-Gebiets im Wirkraum des Vorhabens liegt und beeinträchtigt werden könnte.

Die beiden weiteren genannten Lebensraumtypen befinden sich im Anschluss an das FFH-Gebiet und somit außerhalb der offiziellen Gebietsgrenze. Die detailliert untersuchten Bereiche sind in den festgestellten Planunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, näher beschrieben (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.2).

2.1.1.2 Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im Standarddatenbogen sind folgende Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie genannt:

EU-Code:	Wissenschaftlicher Name:	Deutscher Name:
Säugetiere		
1337	<i>Castor fiber</i>	Biber
1355	<i>Lutra lutra</i>	Fischotter
Amphibien		
1166	<i>Triturus cristatus</i>	Kammolch
Fische		
1130	<i>Aspius aspius</i>	Rapfen
1163	<i>Cottus gobio</i>	Groppe, Mühlkoppe
1157	<i>Gymnocephalus schraetser</i>	Schrätzer
1105	<i>Hucho hucho</i>	Huchen
1096	<i>Lampetra planeri</i>	Bachneunauge

EU-Code:	Wissenschaftlicher Name:	Deutscher Name:
1145	Misgurnus fossilis	Schlammpeitzger
1149	Cobitis taenia	Steinbeißer
1134	Rhodeus seiceus amarus	Bitterling
1114	Rutilus pipus	Frauennerfling
1160	Zingel streber	Streber
1159	Zingel zingel	Zingel
Tagfalter		
1061	Glaucopsyche nausithous	Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling
1059	Glaucopsyche teleius	Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling
Libellen		
1037	Ophiogomphus cecilia	Grüne Keiljungfer
Muscheln		
1032	Unio crassus	Bachmuschel

Tabelle 18: Arten nach Anhang II der FFH-RL

Nachrichtlich: Arten des Anhangs II FFH-RL (bisher nicht im Standarddatenbogen aufgeführt, keine Erhaltungsziele definiert – Bay. Lfu 2008)

EU-Code:	Wissenschaftlicher Name:	Deutscher Name:
1193	Bombina variegata	Gelbbauchunke

Tabelle 19: Arten des Anhangs II der FFH-RL die bisher nicht im Standarddatenbogen aufgeführt sind

Das Untersuchungsgebiet bietet allen im Standarddatenbogen genannten und in nachfolgender Tabelle 20 aufgeführten Arten nach Anhang II zumindest potenzielle Lebensräume.

Weitere Tier- und Pflanzenarten, die nicht im Anhang II der FFH-RL vermerkt sind, sind nicht direkt Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Zur Aktualisierung der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden durch das mit der Erstellung der FFH-Verträglichkeitsprüfung beauftragten Büros ANUVA bzw. TEAM 4 verschiedene Kartierungen durchgeführt.

Folgende bewertungsrelevante Arten wurden in vorhandenen und ausgewerteten Gutachten erwähnt (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 2.2.1 und vorstehende Ziffer 2.1 dieses Beschlusses) oder konnten durch Untersuchungen der genannten Büros (vgl. Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.2.2) im Gebiet nachgewiesen werden:

Artnamen	Wissenschaftlicher Name	FFH-RL ¹	RLD ²	RLBy ³	Quelle ⁴
Säugetiere					
Biber	<i>Castor fiber</i>	II, IV	V	-	b
Fischotter	<i>Lutra lutra</i>	II, IV	3	1	b, c
Fische					
Huchen	<i>Huchu hucho</i>	II	2	3	c
Frauenervling	<i>Rutilus pipus (virgo)</i>	II	3	3	a
Rapfen	<i>Aspius aspius</i>	II	-	-	a
Bitterling	<i>Rhodeus sericeus amarus</i>	II	-	2	a
Schraetzer	<i>Gymnocephalus schraetser</i>	II	2	2	a
Streber	<i>Zingel streber</i>	II	2	2	a
Zingel	<i>Zingel zingel</i>	II	2	2	a
Tagfalter					
Dunkler Wiesenkopf-Ameisenbläuling	<i>Glaucopsyche [Maculinea] nausithous</i>	II, IV	3	3	b
Libellen					
Grüne Keiljungfer	<i>Ophiogomphus cecilia</i>	II, IV	2	2	b, c
Mollusken					
Bachmuschel, Flussmuschel	<i>Unio crassus</i>	II, IV	1	1	b, c

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: zuständige Fachbehörden/-experten

Tabelle 20: vorkommende Arten nach Anhang II der FFH-RL im detailliert untersuchten Bereich

Von diesen Arten wurden im Rahmen der Untersuchungen nur aktuelle Vorkommen der genannten Fischarten im Regen bis auf den Huchen erfasst. Von allen anderen Arten gibt es keine aktuellen Nachweise.

2.1.1.3 Überblick der zu berücksichtigenden charakteristischen Arten

In der FFH-Richtlinie werden als Merkmal des Erhaltungszustands die charakteristischen Arten der Lebensräume des Anhang I der FFH-RL herangezogen (Art. 1 Buchst. E FFH-RL). In den gebietsbezogenen konkretisierten Erhaltungszielen erfolgt keine Benennung von als charakteristisch einzustufenden Arten für die im Wirkraum

des Vorhabens befindlichen Lebensraumtypen (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.1.1 und Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.1.1.1 dieses Beschlusses). In den Erhaltungszielen wird die Sicherung der entsprechenden Lebensraumtypen auch als Lebensraum ihrer charakteristischen Arten betont. Soweit relevant, werden für die nach Anhang II FFH-RL im Gebiet geschützten Arten und wichtige Begleitarten in den Erhaltungszielen erwähnt bzw. notwendige Abwesenheiten bestimmter Tierarten aufgeführt.

Unter Ausnutzung des im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. März 2008 zur A44/Hessisch-Lichtenau zugestandenem Auswahlspielraums (Az. 9 A3.06 -- juris) wurde festgelegt, dass für die Auswahl charakteristischer Arten folgende Kriterien herangezogen werden sollen:

- Die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie werden nicht als charakteristische Arten herangezogen. Bei der Erstellung des Anhangs II werden vor allem solche Arten berücksichtigt, die nicht ohnehin über die LRT gesichert sind (BFN 2001; BERNOTAT ET AL 2007). Diese Arten werden ferner bereits im Rahmen der FFH-VP direkt als Erhaltungsziele geprüft.
- Die Arten müssen streng an den Lebensraumtyp gebunden sein.
- Die Arten müssen den guten Erhaltungszustand des LRT repräsentieren oder für eine besondere regionale Ausprägung stehen.
- Die Arten müssen im Gebiet vorkommen.
- Die Arten dürfen nicht über vegetationsstrukturelle Aspekte ohnehin abgedeckt sein.

Ein weiterer wesentlicher Faktor bei der Auswahl der dann zu betrachtenden charakteristischen Arten ist deren Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben, die zu einer Beeinträchtigung des Lebensraumtyps führen kann, die nicht durch die Ermittlung der unmittelbaren Beeinträchtigungen abgedeckt ist. Dieses umfasst für dieses Vorhaben u.a. Beeinträchtigungen während der Bauphase durch zusätzliche Flächeninanspruchnahme oder aber betriebsbedingte Stoffeinträge in den Regen, ebenso wie Einengungen der Wanderbeziehungen durch die entstehende Brücke, die sich negativ auf charakteristische Arten der Lebensraumtypen auswirken können.

Nachfolgend sind die ausgewählten charakteristischen Arten aufgeführt und die dazugehörigen Lebensraumtypen genannt.

Artnamen	Wissenschaftlicher Name	RLD ¹	RLBy ²	Quelle ³	LRT/Art
Vögel					
Eisvogel	<i>Alcedo althis</i>	V	V	b	3260
Libellen					
Blaulügel-Prachtlibelle	<i>Calopteryx virgo</i>	3	V	a	3260
Muscheln					
Abgeplattete Teichmuschel	<i>Pseudanodonta complanata</i>	1	1	a	3260

¹ Rote Liste Deutschland (BfN 2009, Binot et al. 1998) und ² 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

³ a: eigene Untersuchungen; b: ASK-Daten; c: zuständige Fachbehörden/-experten

Tabelle 21: Übersicht der zu berücksichtigenden charakteristischen Arten

2.1.1.4 Sonstige im Standarddatenbogen genannten Arten

Im Standarddatenbogen sind keine anderen bedeutenden Arten der Fauna und Flora aufgeführt.

2.1.1.5 Managementpläne/Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen

Für das FFH-Gebiet ist gemäß Aussage der Höheren Naturschutzbehörde ein Managementplan noch nicht in Bearbeitung und Aufstellung (Stand: Dezember 2013).

2.1.1.6 Funktionale Beziehungen zu anderen FFH-Gebieten

Das FFH-Gebiet hat aufgrund seiner Größe und der reichhaltigen Ausstattung mit naturnahen Lebensräumen und Lebensraumtypen gem. FFH-Richtlinie eine herausragende Bedeutung für die genannten Arten und Lebensräume. Es zählt zu den Gebieten mit sehr naturnahen Flussauen in der Bundesrepublik.

Regen- und Chamtbatal sind wichtige Ausbreitungsachsen für den Fischotter und weitere fließgewässergebundene Arten. Darüber hinaus ist das gesamte Gebiet ein bedeutendes Brut-, Rast- und Nahrungsbiotop bestandsgefährdeter Vogelarten.

Das Regental und die Chamb-Furthersenke sind eine wichtige Biotopverbundachse zwischen dem böhmischen Tiefland und Ostbayern mit dem Donautal und damit von überregionaler Bedeutung.

Das Gebiet steht im engen und funktionalen Zusammenhang mit dem Vogelschutzgebiet „Donau zwischen Regensburg und Straubing“. Der Regen hat in seiner Gesamtlänge erhebliche Bedeutung als Leitlinie sowie als Rast- und Nahrungsbiotop für durchziehende Zugvögel.

2.1.1.7 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, Rdnr. 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).

Um den Umgang mit den Erhaltungszielen in der Verwaltungspraxis zu konkretisieren, wurden durch die Naturschutzbehörden Kriterien entwickelt, anhand derer die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele untersucht werden können. Diese gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele stellen Aussagen zur genaueren naturschutzfachlichen Interpretation der durch den Standard-Datenbogen vorgegebenen Erhaltungsziele dar. Diese behördeninternen Formulierungen fügen den im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II FFH-RL keine weiteren hinzu. Sie ersetzen die Erhaltungsziele des Standard-Datenbogens nicht (vgl. Vorbemerkung zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele des LfU; BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40022, UA S. 28, Rn. 57). Die abgestimmte Entwurfsversion (Stand 19.01.2011) der im Folgenden als „gebietsbezogene konkretisierte Erhaltungsziele“ bezeichneten Prüfkriterien ist nachfolgend aufgeführt:

Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele	
1.	<p>Erhaltung des repräsentativen, weitgehend naturnahen und unzerschnittenen Fließgewässer-Komplexes von Chamb, Regen und Zuläufen, mit wertvollen Auenbereichen, Altwässern und Teichen sowie großflächig extensiv genutztem Grünland, insbesondere auch als Schwerpunkt-Lebensraum des Fischotters in der Oberpfalz und als wesentliche Verbundlinie und Reproduktionsraum für Fische.</p> <p>Sicherung einer natürlichen Gewässerdynamik, des charakteristischen, natürlichen Wasser- und Nährstoffhaushaltes, der prägenden Gewässerqualitäten, insbesondere des naturraumtypischen Wasserchemismus, sowie der biologischen Durchgängigkeit der Flüsse, Bäche und Gräben und ihrer Auen für Gewässerorganismen einschließlich der Anbindung von Seitengewässern als wichtige Refugial- und Teillebensräume. Erhalt des funktionalen Zusammenhangs im Gebiet, insbesondere des Mosaiks und der Verzahnung aus auentypischen, aquatischen und amphibischen Lebensgemeinschaften und Arten sowie Kontaktlebensräumen wie Schwimmblattgesellschaften, Quellsümpfen, Bruch- und Galeriewäldern, Feuchtgebüschchen, Röhrichtern, Seggenrieden, Hochstaudenfluren, Streu- und Nasswiesen. Erhalt extensiv genutzter Vegetationsbereiche als Pufferzonen, v.a. im Kontakt zu landwirtschaftlichen Flächen.</p>
2.	<p>Erhaltung bzw. Wiederherstellung der oligo- bis mesotrophen Gewässer. Erhalt störungsarmer, unverbauter bzw. unbefestigter Uferzonen mit natürlicher Überflutungsdynamik. Sicherung der natürlichen Lebensgemeinschaften mit charakteristischer Gewässervegetation und Tierwelt. Sicherung der nährstoffarmen Teichböden und von in der Vegetationszeit nicht überstauten Bodenstellen. Erhalt der extensiven, bestandserhaltenden Teich-Bewirtschaftung bei sekundären Ausprägungen des Lebensraumtyps.</p>
3.	<p>Erhaltung bzw. Wiederherstellung der natürlichen eutrophen Stillgewässer. Erhalt der charakteristischen Gewässervegetation und der Verlandungszonen und Sicherung der Funktion als Lebensraum für ihre charakteristische Tierwelt, insbesondere für Große Rohrdommel, Tüpfelsumpfhuhn und Blaukehlchen. Erhalt störungsfreier Gewässerzonen und unverbauter, unbefestigter bzw. unerschlossener Uferbereiche einschließlich der natürlichen Verlandungszonen.</p>
4.	<p>Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Fließgewässer insbesondere auch als Lebensraum für die vorkommenden Fischarten des Anhangs II der FFH-RL. Erhalt störungsfreier, unverbauter bzw. unbefestigter Fließgewässerabschnitte und Uferzonen ohne Stauwerke, Wasserausleitungen o.ä., mit natürlichem Überflutungsregime und natürlich ablaufenden Ufergestaltungsprozessen (z.B. Anlandung, Überstauung, Abbrüche).</p>
5.	<p>Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Borstgrasrasen, insbesondere der weitgehend gehölzfreien, nährstoffarmen Flächen, mit ihren charakteristischen Pflanzen- und Tierarten. Sicherung strukturbildender Elemente wie Gehölzgruppen, Hecken, Säume und Waidrandzonen zur Wahrung der Biotopverbundfunktion, als Habitatalemente charakteristischer Artengemeinschaften und zur Pufferung gegenüber schädlichen Randeinflüssen (Nähr- und Schadstoffeintrag). Sicherung bestandsprägender, regionaltypischer, traditioneller Nutzungsformen. Sicherung typischer Habitatalemente für charakteristische Tier- und Pflanzenarten.</p>

Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele	
6.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Pfeifengraswiesen . Sicherung der bestandsprägenden, standortangepassten Nutzungsformen. Erhalt der gehölzfreien bzw. weitgehend gehölzfreien Bestände. Sicherung der spezifischen Habitats-elemente für die charakteristischen Tier- und Pflanzenarten sowie Erhalt der funktionalen Einbindung in Komplexlebensräume (Übergangs- und Flachmoorkomplexe) bzw. des ungestörten Kontaktes mit Nachbarbiotopen.
7.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der feuchten Hochstaudenfluren, insbesondere der primären oder nur in zwei- bis mehrjähriger Abstand gemähten Bestände, mit ihren charakteristischen Pflanzen- und Tierarten. Sicherung der natürlichen Vegetationsstruktur und der weitgehend gehölzfreien Ausprägung des Lebensraumtyps.
8.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der mageren, teils wechselfeuchten Mähwiesen. Sicherung der bestandserhaltenden und biotopprägenden Bewirtschaftung . Erhalt des Offenlandcharakters (weitgehend gehölzfreie Ausprägung des Lebensraumtyps), insbesondere auch als Lebensraum für die charakteristischen wiesenbrütenden Vogelarten. Sicherung des für den Erhalt der artenreichen Wiesengesellschaften erforderlichen Nährstoff- und Wasserhaushalts sowie der Strukturvielfalt (z.B. Klingraben, Geländere relief).
9.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Übergangs- und Schwingrasenmoore. Sicherung der natürlichen Entwicklung ohne schädigende Stoffeinträge, insbesondere auch im Einzugsbereich. Sicherung ihrer typischen Vegetation. Sicherung der Habitats-elemente und ausreichender Lebensraumgrößen charakteristischer Tier- und Pflanzenarten. Erhalt des funktionalen Zusammenhangs mit ungenutzten, naturnahen und wenig gestörten Moor- und Bruchwaldrandzonen sowie mit Niedermoor- und Streuwiesen-Lebensräumen. Sicherung von durch Trittbelastung gefährdeten Bereichen.
10.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Auwälder mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Sicherung regelmäßiger Überflutung bzw. Überstauung sowie der Durchsickerungsbereiche. Sicherung eines naturnahen Gewässerregimes. Erhalt der Höhlenbäume. Sicherung eines ausreichenden Anteils von Alt- und Totholz als Lebensraum für die daran gebundenen Artengemeinschaften. Erhalt der typischen Vegetation und der charakteristischen Pflanzen- und Tierarten. Sicherung ungenutzter Auwaldbereiche. Sicherung der natürlichen Entwicklung auf neu entstehenden Wald-Blößen. Schutz von Sonderstandorten wie Flutrinnen, Altwässern, Seigen und Verlichtungen.
11.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Bibers. Erhalt der unzerschnittenen Auen-Lebensraumkomplexe mit ihrem Auwaldanteil, Fließ- und Stillgewässern. Sicherung der ungenutzten Auwald- und Auenbereiche, in denen die vom Biber ausgelösten dynamischen Prozesse ablaufen können. Sicherung der Durchlässigkeit von Brücken für Biber: Überspannung von mind. 1 m breiten Uferstreifen unter Brücken. Sicherung von mindestens 20 m breiten Uferstreifen entlang von Gewässern, so dass auch Raum für Gehölzbewuchs bleibt, der zur Minimierung von Fraßschäden in angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erforderlich ist. Bauliche Sicherung von durch den Biber gefährdeten Bereichen in Teichanlagen zur Gewährleistung einer Koexistenz von Teichwirtschaft und Biber.

Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele	
12.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Fischotter. Erhalt sauberer (mind. Gewässergüteklasse II) und strukturreicher Fließgewässer einschließlich ihrer Überschwemmungsbereiche mit einem natürlichen Fischbestand. Erhalt störungsarmer Räume in aktuellen oder potenziellen Fischotter-Habitaten. Erhalt naturnaher und unzerschnittener Auen-Lebensraumkomplexe. Sicherung einer ausreichenden Restwassermenge von Ausleitungsstrecken in vom Fischotter besiedelten Regionen. Sicherung von Uferrandstreifen entlang von Gewässern als Wanderkorridore für den Fischotter, insbesondere unter Brücken. Sicherung einer extensiven Nutzung bzw. Pflege im natürlichen Überschwemmungsbereich von Fließgewässern.
13.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Kammmolchs. Sicherung fischfreier Laichplätze bzw. von Stillgewässern mit geringem Fischbesatz ohne Zufütterung und ohne Düngung. Sicherung der Laichgewässer und eines geeigneten, ausreichend großen Landlebensraums im Umgriff. Erhalt unzerschnittener Habitatkomplexe als Laich- und Landlebensraum. Sicherung fischfreier Laichgewässer mit ausreichendem Strukturreichtum, insbesondere der für das Laichverhalten erforderlichen Unterwasservegetation, Sicherstellung einer ausreichenden Sonnenexposition der Laichgewässer. Erhalt einer hohen Gewässerdichte im Umfeld bestehender Kammmolch-Habitate.
14.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Rapfens. Erhalt langer, frei fließender, unzerschnittener Gewässerabschnitte mit Freiwasserzonen. Sicherung eines ausreichenden Beutefischspektrums (natürliches Fischartenspektrum). Erhalt schnell überströmter Kiesbänke als Laichhabitate.
15.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Groppe. Erhalt klarer, unverbauter Gewässerabschnitte mit natürlicher Dynamik ohne Abstürze, Erhalt eines reich strukturierten Gewässerbettes mit ausreichend Versteck- und Laichmöglichkeiten, insbesondere mit Unterschlupfmöglichkeiten für Jungfische. Sicherung der natürlichen Fischbiozönose in den Gewässern.
16.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Schrätzers. Erhalt unzerschnittener Fließgewässerabschnitte mit guter Wasserqualität (mind. Gewässergüte II). Erhalt natürlicher Gewässerdynamik mit heterogenen Habitatstrukturen und intaktem sandig-kiesigem Sohlsubstrat. Sicherung von Gewässerabschnitten ohne Sedimenteintrag aus dem Umland und ohne Stauhaltungen. Sicherung unverbauter Fließgewässerabschnitte, insbesondere solche ohne Querbauwerke, die verstärkte Sedimentation von Schwebstoffen bewirken.
17.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Huchens. Erhalt durchgängiger, frei durchwanderbarer Gewässer, insbesondere von sauerstoffreichen, schnell fließenden Gewässerabschnitten. Erhalt von Flussabschnitten mit natürlicher Gewässerdynamik und abwechslungsreichen Gewässerstrukturen mit Unterstandmöglichkeiten. Sicherung eines ausreichenden Nahrungsangebots (Nasen, Barben) und gut durchströmter Kiesrücken und -bänke als Laichhabitate. Erhalt der ungehinderten Anbindung von Nebengewässern als Laichgebiete bzw. Rückzugsräume.

Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele	
18.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Bachneunauges. Erhalt unverbauter sauberer Gewässerabschnitte mit natürlicher Dynamik. Erhalt strukturreicher Habitats mit unverschlammtem Sohls substrat und differenziertem, abwechslungsreichen Strömungsbild. Erhalt einer hohen Gewässerqualität (Gewässergüte I bzw. I-II). Schutz von Gewässerabschnitten ohne Sediment- und Nährstoffeinträgen aus dem Umland. Erhalt naturnaher, reich strukturierter Uferbereiche ohne Uferbefestigungen. Sicherung der natürlichen Fischfauna in Bachneunaugen-Gewässern ohne Besatz mit fangfähigen Bach- und Regenbogenforellen sowie Aal.
19.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Schlammpeitzgers. Erhalt weichgründiger (schlammiger) sommerwarmer (Still-)Gewässer bzw. Gewässerabschnitte. Sicherung von Grabensystemen ohne oder nur mit abschnittswisen Räumungen. Sicherung des natürlichen Fischartenspektrums, das ohne Besatzmaßnahmen auskommt. Sicherung extensiv bewirtschafteter Teiche mit weniger als 50 kg/ha K2→K3 Karpfen.
20.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Steinbeißers. Erhalt sauberer, unverbauter Gewässerabschnitte mit mindestens Gewässergüte I-II. Erhalt flacher und sandiger Uferbereiche mit ihrer Unterwasservegetation. Sicherung von Gewässerabschnitten mit nicht versteinten Uferbereichen sowie ohne ausgedehnte Grundräumungen. Erhalt offener, nicht verrohrter kleiner Fließgewässer. Erhalt eines ausgewogenen Kleinfischbestands ohne Besatz mit nachtaktiven Raubfischen wie Aal, Waller und Rutte.
21.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Bitterlings. Erhalt von Fließ- und Stillgewässern bzw. -abschnitten mit für Großmuscheln günstigen Lebensbedingungen. Erhalt von Altwässern mit Anbindung an das Hauptgewässer. Sicherung der Nutzung von Teichen, Altwässern, Seen u.a., wo für den Bestands- bzw. Werterhalt notwendig. Erhalt der typischen Fischbiozönose mit geringen Dichten von Raubfischen. Erhalt von reproduzierenden Muschelbeständen.
22.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Frauenerflings. Erhalt unzerschnittener Fließgewässerabschnitte mit natürlicher Fließdynamik und heterogener Gewässerstruktur. Sicherung einer hohen Gewässergüte (mindestens II). Erhalt naturnaher Altwasser mit Anbindung an das Hauptgewässer. Erhalt unverbauter Gewässerabschnitte mit natürlicher Uferausprägung.
23.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Strebers und des Zingels. Erhalt von Fließgewässerabschnitten mit hohen Strömungsgeschwindigkeiten und grobkörnigen Kiessohlen. Sicherung unverbauter, durchwanderbarer und ausreichend dimensionierter Fließgewässerabschnitte mit intaktem kiesigem Sohls substrat und ausreichend Versteckmöglichkeiten. Erhalt einer Gewässergüte von mindestens I-II in Gewässern mit Vorkommen des Strebers. Erhalt von Gewässerabschnitten ohne Sedimenteintrag aus dem Umland, ohne Stauhaltungen und ohne Verlegung des Interstitials.

Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele	
24.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Dunklen und des Hellen Wiesen-knopf-Ameisenbläulings einschließlich der Bestände des Großen Wiesenknopfs und der Wirtsameisenvorkommen. Schutz und Erhalt von Feuchtbiotopen. Erhalt von nicht oder nur periodisch genutzten Saumstrukturen und Hochstaudenfluren mit entsprechenden Schnittzeitpunkten (s.u.). Erhalt von extensiv beweideten Flächen mit Vorkommen von <i>M. teleius</i> , Sicherung eines vorhandenen, auf die Art abgestimmten Mahdregimes, insbesondere des späten Mahdtermins (frühestens Anfang September) der Wiesenknopf-Flächen bzw. einer jährweise alternierenden Mahd von Teilflächen sowie eines Anteils an zeitweise ungemähten (Rand-) Flächen. Schutz großer Populationen als Wiederbesiedlungsquellen für benachbarte geeignete Habitats. Erhalt des Habitatverbunds von kleinen, individuenarmen Populationen innerhalb einer Metapopulation, insbesondere Sicherung von Vernetzungsstrukturen wie Bachläufe, Waldsäume und Gräben.
25.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Grünen Keiljungfer. Erhalt natürlicher bzw. naturnaher, reich strukturierter Fließgewässerabschnitte mit essenziellen Habitatstrukturen der Grünen Keiljungfer (z.B. Wechsel besonnter und beschatteter Abschnitte, variierender Fließgeschwindigkeit und sandig-kiesigem Substrat). Sicherung der geeigneten Substratverhältnisse und des Interstitials der Fließgewässer als Larvalhabitate. Sicherung einer hohen Wasserqualität und mindestens 20 m breiter Pufferstreifen an den Habitats der Grünen Keiljungfer für den Schlupf der Larven und zur Verringerung von Stoff eintragen. Erhalt unzerschnittener, durchgängiger Fließgewässersysteme.
26.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Bachmuschel. Erhalt naturnaher, strukturreicher Gewässer einschließlich Ufervegetation und -gehölze. Erhalt einer Gewässergüte von mind. II. Erhalt von Uferstreifen zum Schutz vor Einträgen insbesondere von Sedimenten; Schutz von Gewässerabschnitten, in die keine Einleitung von Abwässern, Gülle, Dünger und Pflanzenschutzmitteln erfolgt. Sicherung der Wirtsfisch-Vorkommen, insbesondere von Elritzen und Groppen, in der Forellenregion von Döbeln.

Tabelle 22: Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele

Nachrichtlich: Gebietsbezogene Konkretisierung von Erhaltungszielen für Arten und/oder Lebensraumtypen, die bisher nicht im Standarddatenbogen aufgeführt sind

1.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Gelbbauchunke. Schutz des gesamten Lebensraumkomplexes mit Laich- und Landhabitats, insbesondere Erhalt vernetzter Kleingewässersysteme (z.B. Systeme unbefestigter Waldwege). Absicherung von bestehenden Aktivitäten zur regelmäßigen Pflege bzw. zum Erhalt von Laichgewässern in Sekundärhabitats, beispielsweise in Abbausteilen. Sicherung einer natürlichen Dynamik, die z.B. durch Auendynamik, Hangrutschungen oder Entwurzelung von Bäumen zur Neubildung von Laichgewässern führt). Sicherung fischfreier Kleingewässer.
----	---

Tabelle 23: Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele für Arten und/oder Lebensraumtypen, die bisher nicht im Standarddatenbogen aufgeführt sind

2.1.2 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet

Der Untersuchungsbereich wurde so abgegrenzt, dass mögliche Auswirkungen für die betroffenen Arten und Lebensräume erfasst werden konnten.

Die Frage der Grenze des FFH-Gebiets steht in enger Verbindung mit der möglichen Beeinträchtigung vom im Gebiet geschützten Lebensraumtypen und Arten. Wesentlicher Grund für die Ausweisung des FFH-Gebiets sind die dort vorkommenden Fischarten, so dass eine Grenzziehung entlang des Uferbereichs des Regens in diesem Abschnitt des Gebietes durchaus absichtlich erfolgte.

Im Bereich des Wirkraums ist die Grenze des FFH-Gebiets damit weitgehend auf die Gewässerteile beschränkt. Weiter nördlich ist das Gebiet deutlich weiter gefasst und umfasst die hier flächig ausgeprägten voraussichtlich als Auwald anzusehenden Gehölzbestände. Dies ist im Bereich des Vorhabens nicht der Fall, so dass die im Eingriffsgebiet vorhandenen Auwaldbereiche nicht innerhalb der offiziellen Grenze des zu untersuchenden FFH-Gebiets liegen (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.2.3 und vorstehende Ausführungen in Ziffer 2.1.1.1 dieses Beschlusses).

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Norden von Regensburg, etwa 2 km vor der Einmündung des Regens in die Donau. Der Bereich ist dicht besiedelt und durch hohe Verkehrsaufkommen sowohl durch die städtischen Straßen als auch durch die stark befahrene Bundesautobahn A 93 stark vorbelastet.

Der Wirkraum des Vorhabens umfasst die Uferbereiche des Regens zwischen der Lappersdorfer Straße und der Nordgaustraße. Der Regen ist im Wirkraum nicht verbaut, die Aue ist etwa 300 m breit und frei von Bebauung. Sie wird als Grünland und Sportanlage genutzt. Entlang des Regens findet sich ein schmaler Auwaldsaum.

Nördlich verengt sich die Aue und Verkehrsflächen bzw. Bebauung reichen bis direkt an den Fluss.

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

- Rodungsarbeiten und die Räumung des Baufeldes mit der Gefahr des erhöhten Eintrags von Sediment- und Schmutzstoffen in den Regen,
- Emissionen von Schall, Erschütterungen, Staub und Abgasen sowie optische Effekte infolge der Bautätigkeit,
- Flächeninanspruchnahme und Bodenverdichtung bzw. Veränderung bestehender

Bodenverhältnisse durch Baustelleneinrichtungen und Baustraßen sowie Zwischenlagerung von Aushub- bzw. Einbaumassen in Ufernähe,

- Flächeninanspruchnahme im Fluss und damit auch leicht veränderte Fließverhältnisse während des Baus der Brückenpfeiler,
- Massentransporte und Baustellenverkehr.

Anlagebedingte Faktoren

Anlagebedingte Wirkungen sind im Wesentlichen:

- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Bodenversiegelung und -überbauung, z. B. durch Brückenpfeiler im Regen,
- Veränderungen des Wasserhaushaltes und der Besonnung,
- Verstärkte Sedimentation im Bereich der Brückenpfeiler.

Betriebsbedingte Faktoren

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

- Schadstoffemissionen,
- Lärmemissionen, bedingt durch Motoren- und Fahrgeräusche,
- optische Reize/Erschütterungen aufgrund der Fahrzeugbewegungen,
- Tierverluste durch Kollision (v.a. Vögel, Insekten).

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: Optimierung des Brückenbauwerkes (M01)
 - Das Brückenbauwerk über den Regen wurde u. a. unter Berücksichtigung ökologischer Vorhaben gestaltet und naturschutzfachlich optimiert. Als Ergebnis wird das Regental durch eine weitlumige und damit durchlässige Brücke von ca. 280 m Länge und einer lichten Höhe von 4,5 bis 5 m überspannt. Die vorgesehenen Spritzschutzwände verhindern relevante Stoffeinträge in das Gewässer und mindern das Kollisionsrisiko.
- Maßnahme 2: Absammeln der Muscheln beim Brückenbau (M02)
 - Vor Baubeginn werden alle lebenden Großmuscheln im Eingriffsbereich der Brückenpfeiler abgesammelt und zwischengelagert bzw. oberhalb in den Regen verbracht.
 - Die Maßnahme wird fachlich betreut werden. Eine erneute Kontrolle direkt vor Baubeginn ist notwendig, um sicherzustellen, dass alle Großmuscheln abgesammelt wurden.

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- Maßnahme 3: Ökologische Bauleitung (M03)
 - Alle Maßnahmen, v.a. das Absammeln der Muscheln werden unter fachlicher Anleitung oder von Fachleuten durchgeführt bzw. beobachtet (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 5.5, 6.1.3 und 6.1.5 dieses Beschlusses).

Die geplanten Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.1 und 4.2) näher beschrieben.

Nachfolgend werden anhand der relevanten „gebietsbezogenen konkretisierten“ Erhaltungsziele die Beeinträchtigungen von Lebensräumen nach Anhang I und Arten nach Anhang II der FFH-RL durch das Bauvorhaben geprüft.

2.1.2.1 Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL Lebensraumtyp 3260: Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion

Bei diesem Lebensraum erfolgt eine direkte Beeinträchtigung durch den Bau der beiden Brückenpfeilerpaare im Fluss.

Hierdurch gehen ca. 33 m² Gewässersohle verloren (Grundfläche Pfeiler: 5,40 m x 1,50 m = 8,10 m² x 4 Pfeiler ⇒ Flächenverlust unter 1 % der Gesamtfläche des Lebensraums). Weiterhin ist mit baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen, insbesondere durch ein größeres Baufeld sowie durch potenzielle Aufwirbelungen von Feinsedimenten und Abdrift in unterhalb liegende Abschnitte. Es handelt sich hier aber um eine zeitlich und räumlich stark begrenzte Inanspruchnahme. Die Gesamtbauzeit der Brücke beträgt ca. 1,5 Jahre. Die Dauer der Bauarbeiten im Regen mit der Herstellung der Gründung und der Pfeiler wird mit zwei Monaten angesetzt. Aufgrund der dem Fließgewässersystem innewohnenden Dynamik ist eine schnelle Regeneration des Fließgewässers nach Abschluss der Eingriffe zu erwarten.

Eine funktionale Beeinträchtigung des Lebensraums Fließgewässer ist mit diesem Eingriff nicht verbunden. Für die in den Erhaltungs- und Entwicklungszielen 1, 4 und 11 (siehe vorstehende Ziffer 2.1.1.7 dieses Beschlusses) genannten Ziele, insbesondere in Bezug auf Gewässerdynamik, Gewässergüte, Wasser- und Nährstoffhaushalt, Gewässerchemismus sowie Durchgängigkeit ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen. Mit dem Bau und der Platzierung der Pfeiler ist die Durchgängigkeit des Flusses nicht erheblich eingeschränkt.

Auch für den Eisvogel als charakteristische Art sind negative Auswirkungen nicht zu erwarten. Das geplante Brückenbauwerk führt zu keiner Zerschneidung seines Nahrungslebensraums bzw. zu einer Unterbrechung von Austauschbeziehungen, da die

vorgesehenen Maße der Brücke (Länge der Brücke, lichte Höhe von 4,50 bis 5,00 m) ein Tunneleffekt vermieden wird.

Um beurteilungsrelevante Störungen und Beeinträchtigungen von Großmuscheln (hier v. a. Abgeplattete Teichmuschel) während der Bauphase zu vermeiden, werden diese vor der Baumaßnahme abgesammelt und im nördlichen Regen zwischengehalten. Nach Beendigung des Brückenbaus werden die Muscheln wieder an ihre ursprünglichen Lebensorte verbracht (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 6.2 und Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Diese Maßnahme wird durch eine Umweltbaubegleitung beobachtet. Damit ergeben sich anlagebedingt keine Beeinträchtigungen der charakteristischen Art, die sich negativ auf den Erhaltungszustand des Fließgewässers auswirken könnten.

Betriebsbedingt sind ohne geeignete Maßnahmen eine Erhöhung des Schadstoffeintrags sowie eine stärkere Verlärmung des Flussabschnittes zu erwarten. Durch den Bau von Spritzschutzwänden mit einer Höhe von 2,50 m an den vier Fahrbahnrändern wird ein erhöhter Eintrag von Schadstoffen in das Gewässer, insbesondere durch Spritzwasser, vermieden. Für die aquatisch lebenden charakteristischen Arten, der Abgeplatteten Teichmuschel und die Larven der Blauflügel-Prachtlibelle, sowie für ihren Lebensraum (Lebensraumtyp 3260) sind somit keine weiteren negativen Auswirkungen auf den Bestand durch die betriebsbedingten Wirkungen zu erwarten.

Das Überflutungsregime wird insgesamt nicht nachteilig verändert. Der Verlust an Überflutungsflächen an den Rändern der Aue außerhalb des Schutzgebietes durch die Widerlager der Brücke wird durch Schaffung von neuen Überflutungsflächen, teils in unmittelbarer Flussnähe im Rahmen des naturschutzfachlichen Ausgleichs des Landschaftspflegerischen Begleitplans ausgeglichen. Zudem ist eine naturnahe Entwicklung der neuen Überflutungsflächen vorgesehen (vgl. Band 3: Anlage Nrn. 12.2 A-1 und 12.2 A-1.1). Diese Maßnahme zielt auf die Verbesserung der Entwicklung unzerschnittener Auenkomplexe und der Verzahnung des Gewässers mit auetypischen aquatischen und amphibischen Lebensräumen und dient somit auch der Umsetzung der Erhaltungsziele 2, 4 und 10.

An den Flusspfeilern werden sich im Laufe der Zeit Sedimentationen ablagern. Solche Sedimentationen entstehen jedoch auch natürlicherweise und führen i.d.R. zu keinerlei Verlangsamung der Strömung oder Stauung. Erforderlichenfalls könnten jedoch auch Abaggerungen von Teilen der Sedimente durch den für das Brückenbauwerk zuständigen Straßenbaulastträgers vorgenommen werden. Beeinträchtigungen hinsichtlich der Erhaltungsziele für diesen Lebensraumtyp sind daher auszuschließen.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260 und der für diesen Lebensraumtyp formulierten Erhaltungsziele im FFH-Gebiet ist durch das Vorhaben nicht gegeben.

2.1.2.2 Beeinträchtigungen von Arten nach Anhang II der FFH-RL

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie, für die eine potentielle Beeinträchtigung nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.2.5 und vorstehende Ausführungen in Ziffer 2.1.1.2 dieses Beschlusses), beschrieben und bewertet.

Fischarten im Regen

Bei den im Unterlauf des Regens vorkommenden Fischarten (vgl. Band 3, Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.2.5 und vorstehende Ausführungen in Ziffer 2.1.1.2 dieses Beschlusses) handelt es sich v.a. um strömungsliebende kieslaichende Arten mit weiter Verbreitung im Gewässersystem des Regen.

Der Verlust des Habitats durch den Bau der vier Brückenpfeiler ist aufgrund des geringen Flächen- bzw. Raumumfangs für die Fischfauna nicht erheblich. Es sind zudem keine Bereiche mit besonderem Sohlsubstrat betroffen. Auch die Sicherung unverbauter, durchwanderbarer und unzerschnittener Gewässerabschnitte mit intaktem Sohlsubstrat wird durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Eine relevante Auswirkung auf die Population der einzelnen Arten ist auszuschließen, insbesondere da auch die ökologisch bedeutsamen Qualitäten des Gewässers nicht erheblich verändert werden (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 5.2 und vorstehende Ausführungen in Ziffer 2.1.2.1). Damit ergeben sich hinsichtlich der Erhaltungsziele 14 (Rapfen: Erhalt freifließender, unzerschnittener Gewässerabschnitte), 17 (Huchen: frei durchwanderbare Gewässer) und 23 (Streber und Zingel: Sicherung unverbauter, durchwanderbarer Gewässer) keine aus Sicht der FFH-Verträglichkeitsprüfung beurteilungsrelevanten Beeinträchtigungen.

Auch während der Bauphase und dem temporär begrenzten Eingriff in den Regen kommt es zu keiner Unterbrechung des Gewässers als Lebensraum und Wanderachse für die im Gebiet geschützten Fischarten. Die insgesamt sehr gute Durchgängigkeit auf langer Regenstrecke ist weiterhin gegeben. Für Rapfen, Huchen, Frauenerfling, Schraetzer, Streber und Zingel sind deshalb keine erheblichen Beeinträchtigungen zu prognostizieren.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Fischarten des Anhang II FFH-RL im unteren Regen und der für diese Arten formulierten Erhaltungsziele im FFH-Gebiet sind durch das Vorhaben nicht gegeben.

Gemeine Flussmuschel, Bachmuschel

Im Wirkraum sind keine dauerhaften Vorkommen der Gemeinen Flussmuschel vorhanden und aufgrund der hydrologischen Verhältnisse auch nicht zu erwarten (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.2.5 und Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.1.1.2 dieses Beschlusses).

Negative Auswirkungen auf diese Art im Bereich der geplanten Brücke (Brückenpfeiler) und unterhalb davon sind deshalb auszuschließen.

Grüne Keiljungfer

Die Grüne Keiljungfer konnte im Wirkraum nicht nachgewiesen werden.

Die Beeinträchtigung beschränkt sich auf das Kollisionsrisiko mit Kraftfahrzeugen für potenziell im Wirkraum durchziehende Individuen. Aufgrund der lichten Höhe der Brücke (4,50 bis 5,00 m) und der Freihaltung und Durchgängigkeit des Uferbereichs ist keine Erhöhung des Kollisionsrisikos für diese Art zu erwarten.

Insgesamt sind erhebliche Beeinträchtigungen für die Grüne Keiljungfer auszuschließen.

Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Der frühere Nachweis eines Fundortes aus 1998 östlich des Regens im Bereich einer Feuchtbrache außerhalb des FFH-Gebiets konnte trotz zweifacher Begehung bei optimalem Flugwetter bei der Erfassung 2006 nicht bestätigt werden.

Aufgrund des isolierten und kleinflächigen Fundortes ist damit zu rechnen, dass die Art im Wirkraum verschollen ist bzw. es sich um einen früheren Einzel- oder Zufallsfund handelt. Innerhalb des Wirkraums des Vorhabens im Schutzgebiet sind keine Habitate der Art vorhanden. Aufgrund der Habitatstruktur der Flächen im Umfeld der FFH-Gebietsgrenze (Brache einerseits und intensive Nutzung andererseits) ist eine Entwicklung nennenswerter Bestände dieser Art im weiteren Wirkraum des Vorhabens nicht zu erwarten. Die Populationsschwerpunkte der Art liegen in den ausgedehnten Wiesengebieten im oberen Regental.

Insofern sind erhebliche Beeinträchtigungen für diese Art und ihre Population auszuschließen.

Biber

Im Untersuchungsgebiet konnten im Juli 2006 keine aktuellen Bibernachweise erbracht werden. Es wurden jedoch ältere Fraßspuren auf der östlichen Flussseite nachgewiesen.

Laut Aussage des regionalen Bibermanagers der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Regensburg ist der Biber im und am gesamten Regen verbreitet. Ein genutztes

Biberrevier im weiteren Umfeld des Untersuchungsgebietes kann nicht sicher ausgeschlossen werden. Das Untersuchungsgebiet ist damit zumindest als Teil des Ausbreitungskorridors zu berücksichtigen.

Die Ausbreitung wird durch das Bauwerk (Länge ca. 280 m, lichte Höhe der Brücke 4,50 bis 5,00 m) nicht erheblich behindert, da sowohl der Uferbereich wie auch das Gewässer durchgängig erhalten bleiben. Der Uferbereich bleibt breiter als 1 m und ist damit weiterhin für den Biber nutzbar. Durch die lichte Weite zwischen den Widerlagern ist auch der Auenbereich für den Biber weiterhin als durchlässig anzusehen.

Durch das Vorhaben erfolgt keine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungsziels 11 und damit der Biberpopulation innerhalb des FFH-Gebiets.

Fischotter

Für den Fischotter liegen derzeit keine Nachweise aus dem Untersuchungsraum vor. Da diese Art jedoch zurzeit Ausbreitungstendenzen in den Westen aufweist, ist eine Nutzung des Regens als Wanderkorridor nicht auszuschließen.

Mit der Bauweise der Brücke mit einer lichten Höhe von 5 m und der Sicherung von Uferrandstreifen entlang des Regens ist, wie bereits beim Biber beschrieben, die Durchgängigkeit des Fließgewässersystems und seines Ufers gewahrt und keine Störung oder Zerschneidung des Wanderkorridors für den Fischotter gegeben.

Durch das Vorhaben entsteht damit keine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungsziels 12 und damit auch keine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustands des Fischotters.

2.1.3 Beurteilung der Beeinträchtigungen des Schutzgebietes durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte

Artikel 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie erfordert eine Einschätzung möglicher kumulativer erheblicher Beeinträchtigungen, welche sich aus dem Zusammenwirken des Bauvorhabens mit weiteren im Untersuchungsraum vorgesehenen Planungen und Projekten ergeben können.

Auf die funktionalen Qualitäten des Fließgewässers, die weiträumige Bedeutung besitzen wie Gewässerdynamik, Gewässergüte, Wasser- und Nährstoffhaushalt, Gewässerchemismus sowie die im betreffenden Abschnitt im Vordergrund stehende Durchgängigkeit ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen durch das geplante Vorhaben.

Der Bau der Sallerner Regenbrücke hat damit ausschließlich lokale Auswirkungen. Durch das im Untersuchungsgebiet vorgesehene Projekt „Umbau des Lappersdorfer Kreisels“ werden aufgrund der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsvorprüfung (vgl. Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 1 und Ausführungen in nachfolgender Ziffer 2.2)

keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in den für seinen Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile verursacht. Somit sind durch das Projekt „Umbau des Lappersdorfer Kreisels“ im Zusammenwirken mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke keine erheblichen Auswirkungen auf das gleiche Erhaltungsziel zu besorgen.

Auch im weiteren Untersuchungsgebiet von der Querung der Bundesstraße 15 bei Regenstauf bis zur Donaumündung sind keine Pläne oder Projekte bekannt, die aufgrund ihrer Auswirkungen auf das FFH-Gebiet im Zusammenwirken mit dem hier geprüften Projekt erhebliche Auswirkungen auf die gleichen Erhaltungsziele haben könnten.

Es bestehen somit keine Summationswirkungen mit andere Plänen und Projekten. Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets durch die summierte Beeinträchtigung mit anderen Plänen und Projekten ist damit ausgeschlossen.

2.1.4 Ergebnis

Maßgeblicher Beurteilungsmaßstab für die Zulässigkeit des Vorhabens sind die Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck des Gebietes bzw. die Beeinträchtigungen oder Einschränkungen der Erhaltungsziele und Schutzgüter gemäß dem Standarddatenbogen, die sich durch das Vorhaben ergeben. Durch das Merkmal der Erheblichkeit werden unwesentliche Beeinträchtigungen aus der Betrachtung ausgeschieden. Zudem müssen maßgebliche Bestandteile des Gebietes beeinträchtigt werden können.

Durch den geplanten Brückenbau wird einer der vorkommenden Lebensraumtypen direkt oder indirekt beansprucht. Es handelt sich hierbei um die Lebensraumtyp 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe). Das Vorhaben führt dabei nicht zu einer Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle und damit zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands des Lebensraumtyps 3260. Die im Gebiet geschützten Arten nach Anhang II der FFH-RL werden von dem Vorhaben ebenfalls unter der Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen (insbesondere Optimierung des Brückenbauwerks) nicht betroffen.

Die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets (DE 6741-371) „Chamb, Regentaläue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ ist unter Einhaltung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen insgesamt gegeben.

Nach Feststellung der Höheren Naturschutzbehörde genügt die bezüglich des Ausbaus der Nordgaustraße und des Neubaus der Sallerner Regenbrücke in den festgestellten Planunterlagen enthaltene FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet

6741-371 „Chamb, Regentaläue, und Regen zwischen Roding und der Donaumündung“ (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3) in vollem Umfang den an sie zu stellenden Anforderungen. Mit den getroffenen Aussagen besteht von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde Einverständnis.

2.2 FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet 6741-371 „Chamb, Regentaläue, und Regen zwischen Roding und der Donaumündung“ aufgrund des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels

2.2.1 Beschreibung des FFH-Gebiets, Lebensräume, Arten, Erhaltungsziele

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 2.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

2.2.2 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet

Um die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen beurteilen zu können, müssen zunächst dessen Auswirkungen ermittelt werden.

Baubedingte Faktoren

- Rodungsarbeiten und die Räumung des Baufeldes,
- Emissionen von Schall, Erschütterungen, Staub und Abgasen sowie optische Effekte infolge der Bautätigkeit,
- Flächeninanspruchnahme und Bodenverdichtung bzw. Veränderung bestehender Bodenverhältnisse durch Baustelleneinrichtungen und Baustraßen sowie Zwischenlagerung von Aushub- bzw. Einbaumassen in Ufernähe,
- Massentransporte und Baustellenverkehr.

Anlagebedingte Faktoren

Anlagebedingte Wirkungen sind im Wesentlichen:

- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Bodenversiegelung und -überbauung.

Betriebsbedingte Faktoren

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

- Schadstoffemissionen,
- Lärmemissionen, bedingt durch Motoren- und Fahrgeräusche,
- optische Reize/Erschütterungen aufgrund der Fahrzeugbewegungen,
- Tierverluste durch Kollision (v.a. Vögel, Insekten).

Der Umbau findet überwiegend im Bereich bisheriger Verkehrsanlagen statt.

Von den Wirkungen sind deshalb überwiegend bisherige Straßennebenflächen betroffen.

2.2.2.1 Prüfung der Beeinträchtigung von Lebensräumen nach Anhang I und Arten nach Anhang II der FFH-RL durch das Bauvorhaben anhand der relevanten „gebietsbezogenen konkretisierten“ Erhaltungsziele.

2.2.2.1.1 Unerheblichkeit der Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL

Im Nahbereich des Vorhabens sind folgende Lebensräume gemäß Anhang FFH-RL vorhanden:

- Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculon fluitantis und des Callitricho-Batrachion
- Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
- Flüsse mit Schlammbänken mit Vegetationen des *Chenopodion rubri* p.p. und des *Bidention* p.p.

Alle Lebensräume befinden sich unmittelbar am Regen.

Die vorhandenen Straßen des Lappersdorfer Kreisels liegen etwa 10 m oberhalb des Flussniveaus. Sie sind durch dichte Gehölzbestände bzw. im Bereich des Pendlerparkplatzes durch eine Betonmauer vom Regen abgeschirmt.

Durch den geplanten Umbau rücken die Straßen nicht oder nur geringfügig näher an den Regen heran. Die höhenmäßige Trennung bleibt bestehen.

Im nördlichen Teil des Kreisels rücken befestigte Flächen auf einer Länge von ca. 70 m um ca. 2 m näher an den Regen heran. Der abschirmende dichte Gehölzbestand bleibt aber im Wesentlichen erhalten bzw. wird durch Neupflanzung wieder hergestellt.

Im Bereich des Pendlerparkplatzes und nördlich davon rücken die befestigten Flächen dagegen auf einer Länge von ca. 130 m um ca. 30 bis 38 m vom Regen ab. In diesem Bereich war bisher zwischen Regen und Betonmauer nur eine wenige Meter breiter Uferstreifen vorhanden, was eine erhebliche Einengung des ökologisch wirksamen Lebensraums zur Folge hatte.

Durch den Abbruch der Betonmauer und die Umgestaltung des Regenvorlandes (Band 3: Unterlage 12) werden hier erhebliche positive Auswirkungen auch für das FFH-Gebiet erreicht.

Insgesamt ist daher eine erhebliche Beeinträchtigung von Lebensräumen gemäß Anhang I FFH-RL auszuschließen.

2.2.2.1.2 Unerheblichkeit der Beeinträchtigungen von Arten nach Anhang II der FFH-RL

Im Nahbereich des Vorhabens sind folgende Arten gemäß Anhang II FFH-RL nachgewiesen.

Castor fiber	Biber
Aspius aspius	Rapfen
Gymnocephalus schraetser	Schrätzer
Hucho hucho	Huchen
Misgurnus fossilis	Schlammpeitzger
Rhodeus seiceus amarus	Bitterling
Rutilus pipus	Frauennerfling
Zingel streber	Streber
Zingel zingel	Zingel
Unio crassus	Bachmuschel

Tabelle 24: Arten gemäß Anhang II FFH-RL im Nahbereich des Vorhabens „Umbau des Lappersdorfer Kreisels“

Alle Arten leben am oder im Regen.

In den Regen und seine Uferzonen wird im Rahmen des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels nicht direkt eingegriffen.

Auch indirekte Wirkungen führen nicht zu einer Beeinträchtigung für o.g. oder andere wertgebende Arten. Verantwortlich hierfür ist die Tatsache, dass befestigte Flächen durch den Umbau nicht oder nur im nördlichen Teil in geringem Umfang näher an den Regen rücken, während umgekehrt im südlichen Teil ein deutlicher Rückbau erfolgt und naturnahe Uferzonen geschaffen werden.

Damit sind erhebliche Beeinträchtigungen für die genannten Arten ebenso wie für Libellen und Zugvögel ausgeschlossen.

2.2.3 Beurteilung der Beeinträchtigungen des Schutzgebietes durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte

In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Vorhaben steht der Ausbau der Nordgaustraße im Stadtgebiet Regensburg mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke.

Für dieses Vorhaben liegt eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (vgl. vorstehende Ausführungen in Ziffer 2.1 dieses Beschlusses) vor, die zu dem Ergebnis kommt, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets oder seiner maßgeblichen Bestandteile auszuschließen sind.

Durch den Umbau des Lappersdorfer Kreisels sind keine Wirkungen zu erwarten, die einen Summationseffekt mit den Wirkungen des Neubaus der Sallerner Regenbrücke Nordgaustraße ergeben könnten.

2.2.4 Ergebnis

Durch den Umbau des Lappersdorfer Kreisels kann aufgrund der FFH-Verträglichkeitsvorprüfung (Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 1) ausgeschlossen werden, dass durch das Bauvorhaben mit seinen unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen unter Berücksichtigung des Vorkommens und der Empfindlichkeit der Arten sowie der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets 6741-371 „Chamb, Regentalaue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ in den für seinen Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile verursacht werden.

Dies ist vor allem damit begründet, dass Straßen und die versiegelte Fläche insgesamt nicht wesentlich näher an das FFH-Gebiet heranrücken, sondern vielmehr in Teilbereichen vom FFH-Gebiet abrücken. Dadurch sind mit dem Umbau des Lappersdorfer Kreisels eher positive Auswirkungen auf das FFH-Gebiet verbunden.

Da durch das geplante Bauvorhaben keine Beeinträchtigungen ausgelöst werden, brauchen mögliche kumulative Wirkungen durch andere Pläne und Projekte nicht beurteilt zu werden. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Auf die Ausführungen in den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 1) wird verwiesen.

Die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet 6741-371 „Chamb, Regentalaue, und Regen zwischen Roding und der Donaumündung“ aufgrund des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels (Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 1) genügt nach Feststellung der Höheren Naturschutzbehörde in vollem Umfang den an sie zu stellenden Anforderungen. Mit den getroffenen Aussagen besteht von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde Einverständnis.

3. **Materiell-rechtliche Würdigung**

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

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.

3.1 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.

Bis heute existiert im Regensburger Norden mit der Bundesautobahn A 93 nur eine einzige leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung. Deshalb nutzen Verkehrsteilnehmer aus dem Vorwald zum Teil die durch die Wohngebiete der Konradsiedlung führenden Ortsstraßen zur Durchfahrt. Die Verkehrsteilnehmer westlich des Regens nutzen die Lappersdorfer Straße bzw. gelangen über den Schelmengraben ins Stadtgebiet von Regensburg.

Die bestehende und zentral im Norden der Stadt Regensburg liegende Nordgaustraße (Bundesstraße 15) verläuft beginnend an der Nibelungenbrücke vierstreifig in nördlicher Richtung bis zur Kreuzung mit der Isar-/ Brennesstraße und von dort zweistreifig weiter bis zur Kreuzung mit der Amberger Straße. Die Bundesstraße 15 wird dann zweistreifig über die Amberger Straße in nördlicher Richtung weitergeführt. Dieser zweistreifige und unmittelbar an Wohnbebauung angrenzende Ausbauabschnitt der Bundesstraße 15 ist gekennzeichnet durch zahlreiche Zufahrten, Knotenpunkte und einen unübersichtlichen Straßenverlauf. Dieser Straßenabschnitt kann zum heutigen Zeitpunkt die an ihn zu stellenden Anforderungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit nicht mehr zufriedenstellend erfüllen. Insbesondere in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden kommt es hier häufig zu Stauungen im Verkehrsablauf.

Auch entspricht der straßenbauliche Zustand der Nordgaustraße zwischen der Isarstraße und der Amberger Straße nicht mehr dem Stand der Technik. Die Fahrbahn weist daher teilweise sehr starke Verdrückungen und zahlreiche Netzrisse auf.

Die den ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 zugrundeliegenden Prognosen für das Jahr 2020 gehen davon aus, dass auf dem südlich der Amberger Straße auszubauenden Abschnitt der Nordgaustraße die Verkehrsbelastung durch die allgemeine Verkehrszunahme und die Bündelung des Verkehrs auf dieser städtischen Hauptverkehrsstraße von 21.000 Kfz/24 h (Stand 2008) auf 34.600 Kfz/24 h im Jahr 2020 anwachsen wird. Im Bereich der neuen Sallerner Regenbrücke zwischen

der Amberger Straße und dem Knoten mit der Verbindungsspanne zur Bundesstraße 16/ Lappersdorfer Kreisel werden im Jahr 2020 24.700 Kfz/24 h erwartet. Im weiteren Verlauf der Straße bis zum Anschluss an den neuen Innerortsknoten Lappersdorf schwankt die prognostizierte Verkehrsstärke je nach Knotenpunktbereich zwischen 12.200 Kfz/24 h und 18.900 Kfz/24 h (Band 1: Unterlage 1, Auszüge aus der Verkehrsuntersuchung Anschlussstelle Regensburg-Nord mit Sallerner Regenbrücke 2008, Anhang 1).

Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung im Februar 2012 hat der Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak seine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 insoweit überarbeitet, als er die Auswirkungen der Osttangente, die in wesentlichen Abschnitten bis Ende 2012 unter Verkehr ging, berücksichtigte und der Prognosezeitraum auf das Jahr 2025 erweitert wurde (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2). Bezüglich der vorstehend für das Prognosejahr 2020 angegebenen Verkehrsbelastungen ergeben sich nur marginale Änderungen. So kommt der Verkehrsgutachter zum Ergebnis, dass die Nordgaustraße zwischen den Kreuzungen Amberger Straße und Isar-/Brennesstraße im Jahr 2025 eine Verkehrsbelastung von 32.100 Kfz/24 h und der Bereich Sallerner Regenbrücke bis zum Anschluss an die Verbindungsspanne eine Verkehrsbelastung von 24.300 Kfz/24 h aufweisen werden (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2).

Als Rahmen für die Verkehrsprognose geht die Rechtsprechung von einem Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren aus (BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 A 10/95; BayVGH, Urteil v. 29.06.2006, Az. 25 N 99.3449). Unter diesem Gesichtspunkt hat der Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak im Rahmen der Verkehrsuntersuchung A 93, Anschlussstelle Regensburg-Nord mit Sallerner Regenbrücke am 6. November 2013 im Hinblick auf die Verkehrsprognose 2025 und 2030 folgende Aussagen getroffen:

„Die Verkehrsuntersuchungen AS Regensburg-Nord mit Sallerner Regenbrücke vom 20. Oktober 2006 und vom 22. Januar 2008 basieren auf den Verkehrsprognosen der „Verkehrsuntersuchung Kfz-Verkehr im Raum Regensburg“ vom 20. Februar 2005. Bis zum Prognosehorizont 2020 wurde im Verkehrsmodell ein Anstieg der Kfz-Fahrten im Raum Regensburg von 732.000 auf 810.000 Kfz-Fahrten/Tag ermittelt. Das ist im Mittel nur eine Zunahme um 11 %. Da jedoch im Stadtgebiet der Kfz-Binnenverkehr stagniert, ergeben sich im Stadt-Umland-Verkehr und im Fernverkehr stärkere Zuwächse. So steigt die werktägliche Belastung der A 93 nördlich der AS Regensburg-Nord um +21 % von 56.000 auf 67.000 Kfz/24 h an. Die DTV-Belastung 2010 (= Jahresmittelwert) betrug 50.831 Kfz/24 h, davon 5.396 Kfz Schwerverkehr.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise seit 2008 konnte in den Prognosen nicht in ihrem realen Ausmaß Berücksichtigung finden. An vielen Stellen trat im Jahr 2009 eine Stagnation oder ein Rückgang der Verkehrsbelastungen ein. Für die Verkehrsprognose im Raum Regensburg wird angenommen, dass sich die Strukturen der Wirtschaft im Prognosezeitraum 2020 – 2025 nicht grundsätzlich ändern und sich die Konjunktur innerhalb von 5 Jahren erholt und somit den ursprünglichen Wachstumskurs fortsetzt. Das bedeutet, dass die Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, nun im Jahr 2025 erreicht werden. Da ab 2025 die Gesamtmobilität der Bevölkerung aufgrund der Veränderung der Altersstruktur bis 2030 leicht zurückgehen wird, werden sich im Zeitraum 2025 – 2030 die Mobilitätszunahme aufgrund des angestrebten Wirtschaftswachstums und die Mobilitätsabnahme aufgrund der Veränderung der Altersstruktur gegeneinander aufheben, so dass die für 2020 ermittelten Prognosebelastungen im Bereich Regensburg Nord auch noch 2030 gültig sein werden unter der Voraussetzung, dass bis 2030 im Norden von Regensburg noch keine zusätzliche Entlastungsstraße, z.B. Umfahrung Zeitlarn mit Anschluss an die Ostumfahrung Regensburg zur Verfügung steht.

Da auf der Bundesautobahn A 93 der Pfaffensteiner Tunnel seit Jahren einen Engpass darstellt und deshalb die Verkehrszunahme stark begrenzt (Zunahme von 64.182 Kfz/24 h im DTV 2008 auf jetzt 65.689 Kfz/24 h im DTV 2012), ist der prognostizierte Zuwachs auf der Bundesautobahn A 93 nördlich Regensburg direkt mit dem Ausbau der Anschlussstelle Regensburg-Nord und dem Bau der Sallerer Regenbrücke verknüpft.“

Die in den ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 getroffenen Aussagen zu den prognostizierten Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 haben somit auch für das Prognosejahr 2030 noch Gültigkeit, so dass im weiteren Verlauf die jeweils angegebenen Verkehrszahlen auf das Prognosejahr 2030 bezogen werden.

Um die zu erwartenden Verkehrsmengen auf der auszubauenden Straßenachse aufnehmen zu können, muss die Nordgaustraße zwischen der Isarstraße und der Amberger Straße einen zweibahnigen Querschnitt erhalten.

Im weiteren Verlauf der Amberger Straße kreuzen sich an der nördlichen Stadtgrenze die Bundesstraßen 15 und 16. Über die Bundesstraße 16 und die Anschlussstelle Regensburg-Nord wird die Anbindung an die Bundesautobahn A 93 hergestellt. Die Verknüpfung mit

- der Bundesautobahn A 93
- der Bundesstraße 16,
- der Kreisstraßen R 18/Rs 18 und
- der Zufahrt nach Lappersdorf

erfolgt mit einem Verteilerring, dem sogenannten Lappersdorfer Kreisel.

Wegen der - im Hinblick auf die hier in den Spitzenstunden auftretenden Verkehrsbelastungen – nicht ausreichend langen Verflechtungsbereiche in den Zu- und Abfahrtsästen der Bundesautobahn A 93 zum Verteilerring kommt es dort bereits heute in den Spitzenstunden zu größeren Verkehrsstaus. Die größten Verkehrsbehinderungen treten dabei im Verteilerring westlich der Bundesautobahn A 93 auf, da sich hier auf kürzester Entwicklungslänge die Verkehrsströme

- von der Abfahrtsrampe der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Hof kommend,
- von und nach Lappersdorf und
- auf die Auffahrtsrampe der Bundesautobahn A 93 in Fahrtrichtung Süden.

verflechten müssen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass dieser Verteilerring bereits heute in den Spitzenstunden an seiner Leistungsgrenze angelangt ist.

Um die veränderten Verkehrsbeziehungen, hier vor allem die neue Verbindung der Nordgaustraße mit Neubau Sallerner Regenbrücke und demzufolge zu erwartenden Kfz-Mengen auf dem Verteilerring aufnehmen zu können, ist ein Umbau des Lappersdorfer Kreisels erforderlich.

Die Prognosen für das Jahr 2030 gehen davon aus, dass die Kfz-Belastung auf dem auszubauenden Straßenzug durch allgemeine Verkehrszunahme und die veränderte Verkehrsführung in den Einzelabschnitten anwachsen wird (vgl. Band 1: Unterlage 1, Anhänge 1 und 2).

Durch den vierstreifigen Ausbau der Nordgaustraße (Bundesstraße 15) wird der Verkehrsfluss verbessert, die heutige Überbelastung beseitigt und der Straßenabschnitt den zukünftig mit dem Bau der Sallerner Regenbrücke gegebenen verkehrlichen Anforderungen gerecht werden.

Der Ausbau der Nordgaustraße (Bundesstraße 15) und die Weiterführung über den Regen mit Anschluss an den Lappersdorfer Kreisel und weiter an die Bundesautobahn A 93 bzw. an die Bundesstraße 16 hat eine maßgebende Verkehrsfunktion für den Ziel- und Quellverkehr nach bzw. von Regensburg, insbesondere für die nördlich und nordwestlich von Regensburg gelegenen Zielgebiete als auch für das nördliche Stadtgebiet selbst. Durch den vierstreifigen Ausbau der Nordgaustraße (Bundesstraße 15) und den Neubau der Sallerner Regenbrücke mit Verbindung zur Bundesstraße 16 über den umgebauten Lappersdorfer Kreisel sowie durch die optimale Anpassung der einzelnen Abschnitte im Bereich des gesamten Verteilerringes an die zukünftig maßgebenden Verkehrsbeziehungen kann die unbefriedigende Verkehrssituation in diesem Bereich bereinigt und die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsknoten wesentlich verbessert werden.

Die Maßnahme komplettiert das innerstädtische Straßennetz und entlastet hier vor allem die Amberger Straße, die Frankenstraße und die Lappersdorfer Straße vom Verkehr. Mit Realisierung der Maßnahme werden zum einen die Wohnstandorte im Stadtnorden vom Verkehr entlastet und zum anderen die Bedeutung der Nordgaustraße als zentrale Verkehrsachse gestärkt.

Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

a) Lärm- und Abgassituation

Durch den vierstreifigen Ausbau der Nordgaustraße sowie dem Umbau des Lappersdorfer Kreisels mit Anpassung der anbindenden Straßenabschnitte entsprechend den prognostizierten Verkehrsbelastungen und den damit einhergehenden Reduzierungen der Stausituationen tritt eine Verstetigung und Verflüssigung des durchgehenden Verkehrs ein. Infolge der Verbesserung des Verkehrsflusses werden so die Beeinträchtigungen der anliegenden Wohnbebauungen durch Lärm und Abgase verringert. Zusätzlich trägt die Sallerner Regenbrücke dazu bei, dass ein großer Teil des in den Stadtbereich gerichteten Verkehrs von den bisherigen Zufahrtsstraßen, die unmittelbar durch Wohngebiete führen (z.B. Amberger Straße und Lappersdorfer Straße), auf diese neu entstehende Verkehrsachse verlagert wird. Hierdurch wird die Lärm- und Abgasemission in den Wohngebieten an den bisherigen Zufahrtsstraßen erheblich verbessert.

Im Zuge des Ausbaus der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels werden umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt, mit denen sich letztlich, auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahme, in weiten Bereichen der neuen Trasse eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation ergeben wird. Im Zuge der Nordgaustraße verbessert speziell die Ausführung einer 399 m langen Einhausung im Bereich „Im Gschwander“ die Lärmsituation der angrenzenden Wohnquartiere. Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Kareth (Kreisstraße R 18, Lappersdorfer Kreisel) lassen sich auch hier Verbesserungen in lärmtechnischer Hinsicht erreichen. Neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind auch im größeren Umfang passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Insgesamt gesehen kann die Lärmsituation im Bereich des plangegegenständlichen Bauvorhabens durch die Ausführung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen verbessert werden. Auf die Ausführungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7 und Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses sowie die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.1; Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 4 und Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5; Band 3: Unterlage 11 mit Anlagen) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

b) Gewässerschutz

im Zuge des Ausbaus der Nordgaustraße und des Neubaus der Sallerner Regenbrücke wird die Oberflächenentwässerungssituation insgesamt neu geregelt. Das in den einzelnen Abschnitten anfallende Straßenabwasser wird über Einläufe und Entwässerungskanäle gesammelt, zurückgehalten (Stauraumkanal) und der bestehenden Kanalisation zugeführt. Hierdurch kann sowohl der Schutz des Grundwassers wie auch des Regens sichergestellt werden.

Auch im Rahmen des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels wird die Straßenabwasserbehandlung im gesamten Umbaubereich neu geregelt. Zukünftig wird das in den einzelnen Abschnitten anfallende Straßenabwasser entweder im Dammbereich über die Bankette und die Dammschultern breitflächig versickert oder gesammelt zur Vorreinigung in die dafür vorgesehenen Absetzanlagen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5; Band 2: Unterlage 7.3, BwVz.- lfd. Nrn. 373 und 381 – RKB 1 und RKB 2) eingeleitet. Das vorgeklärte Wasser wird dann dem Vorfluter (Regen) zugeführt. Somit ist auch hier sowohl der Schutz des Grundwassers wie auch des Regen gewährleistet. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.2.1 Landes- und Regionalplanung, Stadtentwicklung

3.2.1.1 Landes- und Regionalplanung

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

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 (LEP 2006) enthält unter B V, Ziff. 1.4.2 das fachliche Ziel, dass die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden sollen. Um bei steigenden Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und (wie im vorliegenden Fall) bedarfsgerecht ausgebaut werden (LEP 2006, B V Ziff. 1.4.2).

Nach dem allgemeinen Ziel A II 1.2 stellt das gesamte Planvorhaben ein wichtiges Projekt für ein interkommunal abgestimmtes Vorgehen zum Ausbau der überörtlich erheblich bedeutsamen Infrastruktur dar. In diesem Lichte wurde mit der vorliegenden Planung im Interesse des Marktes Lappersdorf einer möglichst leistungsfähigen und umweltfreundlichen Anbindung von der Ausfahrt Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die

plangegenständliche Lösung stellt eine möglichst direkte und leistungsfähige Anbindung des Marktes Lappersdorf sicher.

Der Standortbereich um den östlichen Lappersdorfer Kreisel besitzt nach Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans auch Funktionen als regionaler Grünzug und für den Hochwasserschutz und hat mit den bestehenden Verkehrsflächen bereits Einengungen hinnehmen müssen, die unter den gegebenen Bedingungen hohe Anforderungen an eine möglichst raumverträgliche Gestaltung zusätzlicher Planungen stellen. Diesen Anforderungen wird die vorliegende Planung insoweit gerecht, als hinsichtlich der Funktion

- als regionaler Grünzug mit den in den Planfeststellungsunterlagen beschriebenen und dargestellten Ausgleichsmaßnahmen (Band 3: Unterlage 12.0, Kapitel 4.3; Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2) beabsichtigt ist, für die verlorengehenden Funktionen im Landschafts- und Naturhaushalt gleichartigen Ersatz zu schaffen. Dazu zählen einzelne mögliche Entsiegelungen von versiegelten Flächen. Mit der Anlage uferbegleitender Gehölze, ruderaler Hochstaudenfluren und Gebüschten feuchter und nasser Standorte sowie Feucht- und Nasswiesen sollen die mit großen Flächenanteilen verloren gehenden Lebensräume mit gleicher Funktion neu geschaffen werden.
- für den Hochwasserschutz der durch die Schüttungen und Brückenpfeiler entstehende Retentionsraumverlust durch Abgrabungen am Westufer oberhalb der Brückenbaumaßnahme und den Abriss der Stützmauer an der derzeitigen P+M-Anlage ausgeglichen wird. Durch die Stellung der Pfeiler, die Lage der Widerlager, die gewählte Gradienten (Höhenlage) und Brückenkonstruktion ist der Hochwasserabfluss nicht behindert. Die Auswirkungen auf das Abflussverhalten sowie den Hochwasserabflussbereich des Regen sind durch die Querung der Regentalaue daher als gering einzustufen.

3.2.1.2 Stadtentwicklung

In ihrer städtebaulichen Situation ist die Nordgaustraße im Bestand auf gesamter Länge geprägt durch eine Bandstruktur und eine heterogene Anordnung von Nutzungen. Der Bereich der Nordgaustraße zwischen der Isarstraße und der Amberger Straße wird durch ein zwischen der Brennesstraße und Sonnenstraße gelegenes Einkaufszentrum und durch teilweise Gewerbenutzung östlich der Amberger Straße bestimmt. Ansonsten herrscht in diesem Bereich Wohnbebauung vor. Westlich der Amberger Straße geht die Straßentrasse in die freie Fluss- und Auenlandschaft des Regen über.

Mit der vorgesehenen Einhausung lässt sich der vierspurige Ausbau der Nordgaustraße im Bereich zwischen der Isarstraße und der Amberger Straße mit seiner

nahen Wohnbebauung gut städtebaulich verträglich realisieren. Nur so lassen sich auch die durch den Verkehr entstehenden Belastungen städtebauverträglich minimieren. Eine Lösung ausschließlich mit Lärmschutzwänden würde die Trennwirkung für die Stadträume nördlich und südlich der Straße verstärken.

Um das Brückenbauwerk der neuen Sallerner Regenbrücke weitgehend stadtbildverträglich in die ökologisch wertvolle Flusslandschaft einzufügen, sind höchste Anforderungen an die Konstruktion und Gestaltung der Brücke zu stellen, um die Beeinträchtigungen für das sensible Landschafts- und Stadtbild möglichst gering zu halten.

Der Vorhabensträger hat sich daher für eine rd. 280 m lange Deckbrücke mit geraden Vollwandträgern mit 8 Tragfeldern entschieden.

Aus dem Regensburger Plan 2005 und dem Flächennutzungsplan sind folgende Ziele der Stadtentwicklung zu nennen:

- Der Stadtnorden soll eine echte „Mitte“ erhalten, indem die räumlichen Herzstücke, nämlich die Bereiche rund um die Kreuzungen Nordgau-/Isar-/Brennesstraße und Nordgau-/Frankenstraße/Walhalla Allee mit ALEX-Center und Donau-Einkaufszentrum weiterentwickelt werden. Hierbei sollen verstärkt Funktionen, die über das bloße Einkaufen hinausgehen, also Freizeit, Kultur, Vergnügen, Sport, Gastronomie, Büros usw. berücksichtigt werden.
- Dem Stadtnorden sollen bevorzugt höherwertige oberzentrale Einrichtungen und Funktionen zugeordnet werden.

Im Bereich des Marktes Lappersdorf führen am östlichen Ortsrand des Ortsteils Karerth die Kreisstraßen Rs 18 und R 18 (Lappersdorfer und Regensburger Straße) bis zum Anschluss an den Verteilerring der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93. Dieser Bereich wird durch überwiegende Wohnbebauung mit teilweiser Gewerbenutzung bestimmt.

Durch die vorgesehene Umgestaltung des Innerortsknotens Lappersdorf und die direkte Einbindung der Kreisstraße R 18 in den Verteilerkreisel bleibt der Ortsrandcharakter erhalten. Der leistungsgerechte Ausbau des Lappersdorfer Kreisels lässt sich städtebaulich verträglich realisieren.

3.2.2 Planungsvarianten

3.2.2.1 Vorbemerkungen

Der Ausbau der Nordgaustraße und der Neubau der Sallerner Regenbrücke waren bereits 1963 Bestandteil eines vom Stadtrat der Stadt Regensburg beschlossenen Verkehrsplans für Regensburg.

Der Planfeststellungsbeschluss zum Bau des Streckenabschnittes der Bundesautobahn A 93 „Anschlussstelle Regensburg-Nord“ vom 24. September 1971 enthielt bereits die Verbindung der Nordgaustraße über den Regen an den Verteilerring der Anschlussstelle Regensburg-Nord. Im Zuge des Baus der Anschlussstelle, die im Jahr 1977 abgeschlossen wurde, wurde bereits die Anbindung der Trasse Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke berücksichtigt, indem z.B. für das zur Unterführung der Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) unter die Bundesautobahn A 93 erforderliche Brückenbauwerk ein zweites Feld mit errichtet wurde und für den Anschlussast Richtung geplanter Sallerner Regenbrücke eine Stützmauer erstellt wurde.

Zwischen 1992 und 1995 wurde für das Projekt „Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke zwischen Isarstraße und Anschlussstelle Regensburg-Nord/Lappersdorfer Straße“ eine neue Vorplanung erstellt. Schalltechnische Voruntersuchungen für 3 Varianten im Bereich der Nordgaustraße (Schallschutzwände, Schallschutzgalerie, Einhausung) waren Bestandteil dieser Maßnahme.

Am 21. Dezember 1995 fasste der Stadtrat der Stadt Regensburg im Rahmen der Beratung der mittelfristigen Finanzplanung den Beschluss, das Projekt Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke mit einer optimierten Schallschutzwandlösung weiter zu planen.

Eine Petition an den Bayer. Landtag vom 17. Januar 1998 wurde vom zuständigen Petitionsausschuss dahingehend verbeschieden, dass die Stadt bei der weiteren Planung einerseits eine Ostumgehung der Stadt und andererseits eine Schallschutzgalerie für die Nordgaustraße anstreben sollte.

Im Jahr 2005 wurde die „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg“, die

- von der Autobahndirektion Südbayern – Dienststelle Regensburg und dem Staatlichen Bauamt Regensburg als Vertreter der Straßenbaulastträger für die Bundesfernstraßen,
- vom Landkreis Regensburg als Straßenbaulastträger der Kreisstraßen und
- von der Stadt Regensburg als zuständiger Straßenbaulastträgerin für die Bundesstraßen und Kreisstraßen im Stadtgebiet von Regensburg

in Auftrag gegeben worden war, der Öffentlichkeit vorgestellt. In dieser Untersuchung wurden der Ausbau der Nordgaustraße und der Neubau der Sallerner Regenbrücke als kurzfristig umzusetzende Maßnahmen eingestuft.

Am 16. Mai 2006 wurde vom Planungsausschuss der Stadt Regensburg beschlossen, die Entwurfsplanung für den Ausbau der Nordgaustraße und den Neubau der Sallerner Regenbrücke zu erstellen und zeitnah das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Veranlasst durch die vorstehend angeführte „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ und die zügig voranschreitenden Planungen der Stadt Regensburg zum Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke mit Anbindung an die Bundesstraße 16 und die Bundesautobahn A 93 über den Lappersdorfer Kreisels, wurde unter Federführung des Staatlichen Bauamtes Regensburg der Umbau des Lappersdorfer Kreisels untersucht. Ziel der Untersuchung war, den bereits zum jetzigen Zeitpunkt an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit befindlichen Verteilerring unter Berücksichtigung der städtischen Planung leistungsfähig umzuplanen.

Hierzu wurden in Voruntersuchungen verschiedene Varianten und Knotenpunktsysteme untersucht, um eine Lösung zu finden, die den notwendigen Anforderungen an Verkehrssicherheit und –qualität am besten gerecht wird.

In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsgutachter Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak wurde für den neuen Anschluss an den Verteilerring Lappersdorfer Kreisels ein leistungsfähiger und leistungsgerechter Umbau des bestehenden Verteilerkreisels östlich der Bundesautobahn A 93 geplant.

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens des am 13. März 2007 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens eingegangenen Einwendungen machten Planänderungen erforderlich.

Für den Bereich Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke sind hier insbesondere zu nennen:

- die Anpassung der Führung der Nordgaustraße im Bereich der Einhausung zur Vermeidung einer Überbauung eines vorhandenen Wohngebäudes,
- die Optimierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Böhmerwaldstraße,
- die Schaffung von Ersatzflächen für die vom Neubau der Sallerner Regenbrücke überbauten Nutzflächen eines Gärtnereibetriebes westlich des Regens und
- eine Optimierung der Engstelle der Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) durch beidseitige Geh- bzw. Geh- und Radwege und Halteflächen für die Anwohner.

Für den Umbau des Lappersdorfer Kreisels wären zu nennen:

- die Vermeidung einer Mehrbelastung der Regensburger Straße (Kreisstraße R 18),
- die Verbesserung des Innerortsknotens Lappersdorf einschließlich Optimierung einer verkehrssicheren Führung von Fußgängern und Radfahrern und
- die Aufrechterhaltung aller bestehenden Verkehrsbeziehungen.

Die Planänderungen führten dazu, dass eine erneute Auslegung der Planunterlagen erforderlich wurde. Nachdem vor allen Dingen im Bereich des Lappersdorfer Kreisels, durch die Einbeziehung des westlich der Bundesautobahn A 93 liegenden Teils des Verteilerkreisels in die Umbauplanungen, wesentliche Teile der ursprünglichen Planung geändert wurden, wurde das im Jahr 2007 eingeleitete Planfeststellungsverfahren mit Einleitung des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2008 eingestellt.

3.2.2.2 Nullvariante

Die in vorstehender Ziffer 3.1 beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse lassen sich mit dem alleinigen Ausbau des bestehenden Straßennetzes auf Bestand nicht bereinigen. Der Vorhabensträger hat daher zutreffend bereits im Rahmen einer Grobanalyse die Nullvariante ausgeschieden und bei den weiteren Planungen nicht weiter verfolgt.

3.2.2.3 Großräumige Verlegungsvarianten

Mit dem Ausbau der Nordgaustraße mit dem Neubau der Sallerner Regenbücke und dem Umbau des Lappersdorfer Kreisels sollen kurz zusammengefasst die, durch den hier überwiegenden Ziel- und Quellverkehr verursachten, unzureichenden und durch Verkehrsstaus geprägten Verkehrsverhältnisse entscheidend verbessert werden. Die im Anhörungsverfahren geforderte großräumige Lösung, die eine Verlängerung der derzeit im Bau befindlichen Ostumgehung über das derzeitige Bauende hinaus bis zur Bundesautobahn A 93 zum Inhalt hat, kann sicherlich zu einer gewissen Entlastung des plangegegenständlichen Aus- und Umbaubereiches beitragen. Wie jedoch die „Verkehrsuntersuchungen für den Großraum Regensburg 2005“ zeigt, können damit sicherlich nicht die derzeitigen Verkehrsprobleme gelöst werden. Unabhängig von der Frage der Realisierbarkeit einer solchen großräumigen Lösung hat der Vorhabenssträger daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend von einer näheren Untersuchung dieser weiträumigen Variante abgesehen.

Ebenso konnte von einer näheren Untersuchung von in den „Verkehrsuntersuchungen für den Großraum Regensburg 2005“ näher behandelte noch weiträumigere Varianten westlich und östlich von Regensburg (z.B. von der Bundesautobahn A 93 südlich Regenstauf zur Bundesautobahn A 3 westlich Sinzing bzw. westlich von Rosenhof; Nordostumfahrung über die Bundesstraßen 85 und 20) abgesehen werden, da solche Varianten nicht dazu geeignet sind die im plangegegenständlichen Bereich vorliegenden Probleme zu lösen.

3.2.2.4 Varianten zu Ausbau der Nordgaustraße und dem Neubau der Sallerner Regenbrücke

Im Rahmen der Planung eines vierstreifigen Ausbaus der Nordgaustraße, die bis in die 60er Jahren des letzten Jahrhunderts zurückgeht, wurden von der Stadt Regensburg bereits Teile der für den Ausbau erforderlichen Flächen erworben. Ebenso wurden in Baugenehmigungen für Wohngebäude an der Straße „Am Judenfeld“ bereits Abtretungsflächen für den Straßenausbau vorbehalten.

Unter Einbeziehung der vorhandenen Straßenflächen und der bereits in öffentlicher Hand befindlichen Grundstücksflächen sowie einer richtliniengerechten Trassierung der vierstreifigen Nordgaustraße besteht kein großer Spielraum für Varianten. Unter Zugrundelegung des erforderlichen Straßenquerschnitts (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 4.2 und Anlage Nr. 6, Blatt Nrn. 1 bis 5) sowohl im Bereich der Einhausung als auch im übrigen Ausbaubereich wurde die Linienführung so gewählt, dass der dennoch erforderliche Eingriff in Grundstücke Dritter auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert werden konnte. Insbesondere wird durch die Optimierung der Trassenführung gegenüber den ursprünglichen Planunterlagen aus dem Jahr 2007 der massive Eingriff in das Grundstück Fl.-Nr. 200/134, Gemarkung Sallern, der auch einen Abbruch des darauf befindlichen Wohnhauses erforderlich gemacht hätte, vermieden. Ein unmittelbarer Eingriff in dieses Grundstück ist nicht mehr erforderlich.

Durch die Verschiebung der Trasse auf einer Länge von über 700 m ist ein nahezu geradliniger Straßenverlauf realisierbar, der die Eingriffe in Grundstücke Dritter im Bereich der Straßen „Im Gschwander“ und „Am Judenfeld“ minimiert und mit dem die Anbindung der Amberger Straße und die Weiterführung zur Sallerner Regenbrücke ohne Verschwenkung der Straßentrasse möglich ist. Die nahezu geradlinige Trassierung der Nordgaustraße ist auch wegen der Führung der Straße im Einhausungsbauwerk erforderlich. Die im Gegensatz zur ursprünglichen Planung nach Süden verschobene Nordgaustraße führt im Bereich der angrenzenden Grundstücke im „Judenfeld“ zu teilweise erhöhtem Grunderwerb, der sich jedoch auf Gartenflächen beschränkt. Durch Reduzierung der Grünstreifenbreiten südlich der Einhausung wurde der zusätzliche erforderliche Grundbedarf aus den Gärten jedoch wieder verringert. Neue Betroffenheiten von Gebäuden entstehen durch die Verschiebung der Trasse nach Süden nicht.

Im Zuge der Weiterführung der Trasse ab der Amberger Straße ist der Standort der Brücke ebenfalls durch Zwangspunkte vorbestimmt. Die Verbindung zwischen dem Anschluss der Amberger Straße und dem bereits bestehenden Überführungsbauwerk im Zuge der Bundesautobahn A 93 über die Lappersdorfer Straße ist nur über eine geradlinige und damit kurze Verbindung sinnvoll möglich. Hierdurch können auch die

Eingriffe in den Überschwemmungsbereich des Regen sowie in Biotop- und FFH-Flächen im Bereich der Regenauen minimiert werden.

Der Ausbau der Lappersdorfer und der Regensburger Straße erfolgt unter Abrückung der Straße von der angrenzenden Wohnbebauung nach Osten. Im beidseits angebauten Bereich zwischen der Einmündung der Bergstraße und dem Anschluss an den Kreisverkehrsplatz am Bauende wird die Führung der Straße durch die bestehende Bebauung festgelegt.

Ebenso ist am Bauende der Anpassungsbereich des neuen Innerortsanschlusses von Lappersdorf an den Kreisverkehrsplatz weitgehend durch den Bestand vorgegeben. Es können hier nur vereinzelt Verbesserungen gegenüber der bestehenden Situation vorgenommen werden (z.B. Ausführung einer kurzen Haltebucht für die Anlieger).

3.2.2.5 Umbau des Lappersdorfer Kreisels

3.2.2.5.1 Östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Im Zuge der Aufstellung der Planunterlagen für das im Jahr 2007 eingeleitete Planfeststellungsverfahren, die lediglich einen Umbau des östlich der Bundesautobahn A 93 gelegenen Teils des Lappersdorfer Kreisels beinhalteten, wurden verschiedene Varianten untersucht, die sich auf die Möglichkeiten zur Verflechtung der einzelnen Verkehrsströme mit und ohne Auflösung des Lappersdorfer Kreisels bezogen. Die dabei untersuchten Varianten werden nachfolgend kurz beschrieben und bewertet.

3.2.2.5.1.1 Variante 1

Der bestehende Verteilerring bleibt erhalten. Die Abwicklung des Verkehrs erfolgt durch eine reine Verflechtung der einzelnen Verkehrsströme.

Die Verbindung der bestehenden Bundesstraße 16 mit der verlängerten Nordgaustraße erfolgt in Süd-Nord-Richtung mittels einer zweistreifigen Verbindungsspanne, die den bestehenden Lappersdorfer Kreis tangiert und den jetzigen Abfahrtsast aus dem Verteilerring zur Bundesstraße 16 nutzt.

Der Verkehr der Bundesstraße 16 in Richtung Süden wird hier mittels dreier Bauwerke höhenfrei über die bestehenden Fahrbahnen des Lappersdorfer Kreisels und des neuen Abfahrtsastes der Bundesautobahn A 93 geführt, bevor sie in die verlängerte Bundesstraße 15 einmündet.

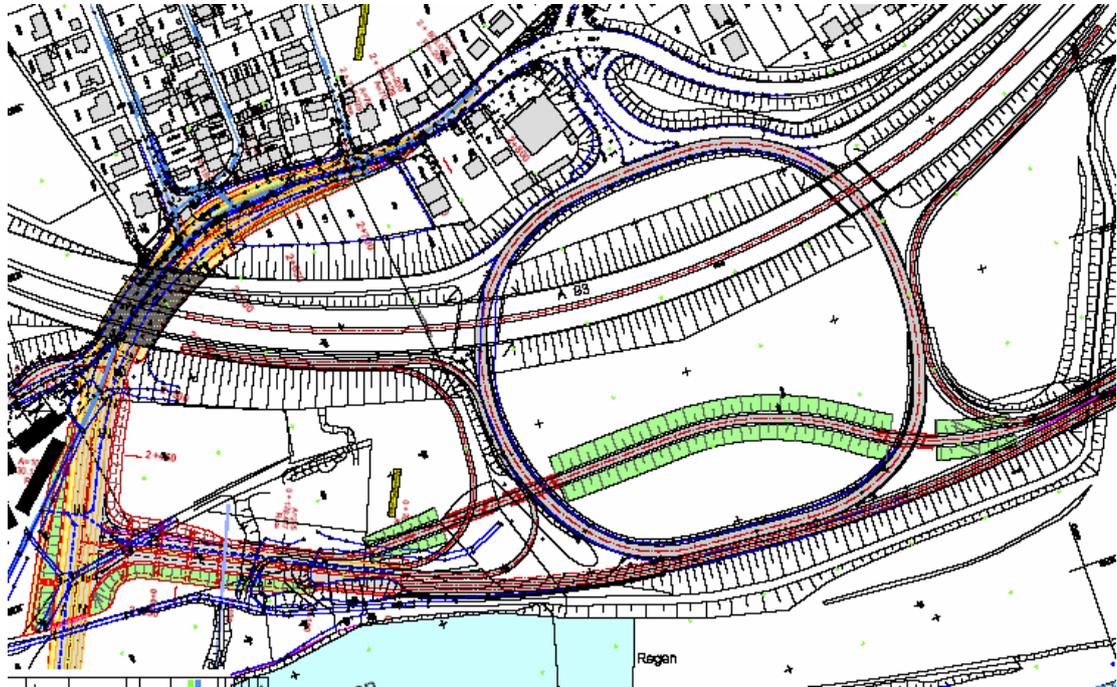


Abbildung 2: Variante 1 östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Nach Aussage des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak kann diese Variante die geforderte Anforderung an die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens nicht erfüllen, da durch die reine Verflechtung der Verkehrsströme erhebliche Verkehrsstaus ausgelöst werden. Bereits heute ist jedoch der Lappersdorfer Kreisels eben wegen nicht ausreichend langer Verflechtungslängen an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit.

3.2.2.5.1.2 Variante 2

Bei dieser Lösung wird der vorhandene Verteilerring aufgelöst. Diese Variante sieht neben einer Verflechtung von Verkehrsströmen auch höhenfreie Verkehrsbeziehungen und hierbei vor allem eine direkte Fahrbeziehung zwischen dem neuen Knotenpunkt mit der verlängerten Nordgaustraße und der Bundesstraße 16 im Norden vor.

Die Verbindung von der Sallerner Regenbrücke zur Bundesstraße 16 im Norden wird über eine vierstreifige Verbindungsspanne sichergestellt. Der Anschluss des bestehenden Verteilerrings erfolgt mittels einer höhengleichen Kreuzung mit Lichtsignalanlage südlich der bestehenden Regenbrücke und mit einer Spurzusammenfassung der von Süden kommenden Abfahrtsrampe der Bundesautobahn A 93.

Der Anschluss des südlichen Astes des Verteilerrings erfolgt mit einer Spuraddition zur Verbindungsspanne Richtung Süden. Der Verkehr, der vom bestehenden Lap-

persdorfer Kreisel kommt und zielgerichtet nach Norden zur B 16 will, wird durch eine kurze Auffahrtsrampe auf die Direktspange geleitet.

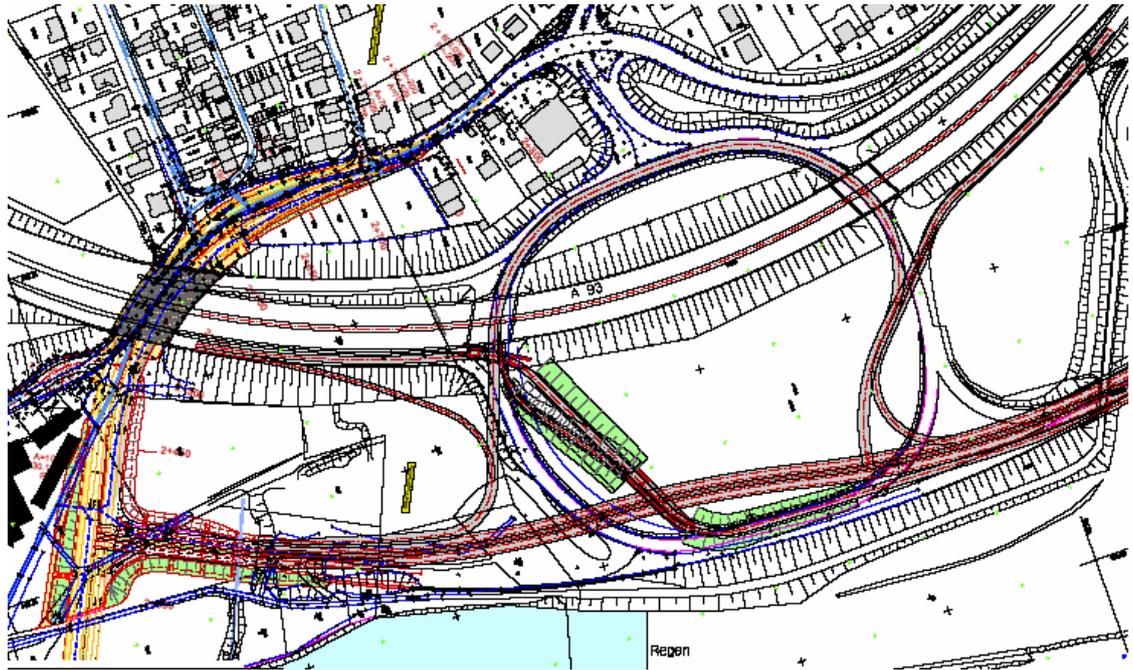


Abbildung 3: Variante 2 östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Nach Aussage des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak kann diese Variante die geforderte Anforderung an die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens erfüllen. Durch die übersichtliche Führung der einzelnen Straßenzüge ist der Verkehrsknoten für den einzelnen Nutzer begreifbar. Jedoch kann die Begreifbarkeit des Knotens noch optimiert werden.

3.2.2.5.1.3 Variante 3

Hierbei handelt es sich um die sowohl technisch wie auch finanziell aufwendigste Variante. Der bestehende Verteilerring bleibt erhalten und die wichtigsten Verkehrsbeziehungen werden mit höhenfreien Lösungen abgewickelt. Die Verbindung zwischen der verlängerten Nordgaustraße und der Bundesstraße 16 Richtung Norden erfolgt über eine zweistreifige Verbindungsspanne, die höhenfrei über den gesamten derzeitigen Lappersdorfer Kreisel geführt wird (vgl. Abbildung 4).

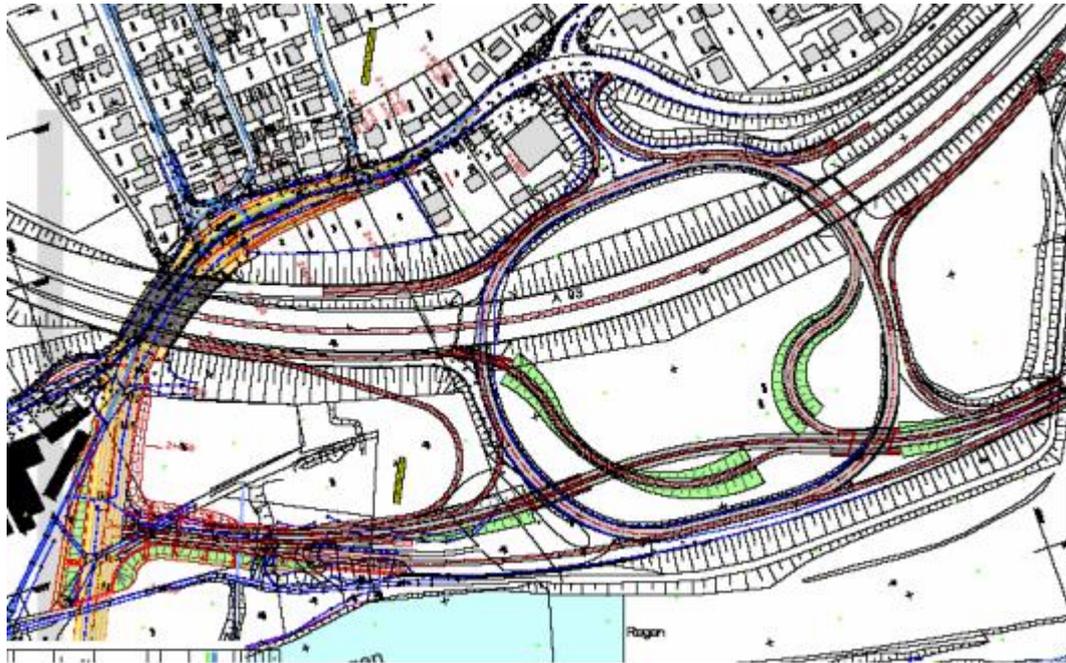


Abbildung 4: Variante 3 östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Für Verkehre, die aus Richtung Süden von der verlängerten Nordgaustraße kommend auf den Verteilerring wollen, ist eine separate Spur zum bestehenden Lappersdorfer Kreisels vorgesehen. Ebenso ist eine Abfahrt vom Verteilerring in Form einer Spuraddition zur Bundesstraße 16 Richtung Norden vorgesehen. Verkehre aus dem Norden können die Auffahrt zur Bundesautobahn A 93 Richtung Norden weiterhin über einen freien Rechtsabbieger erreichen.

Die von der Bundesstraße 16 aus Norden kommenden Verkehre mit Orientierung zum Verteilerring werden kurz nach der höhenfreien Überquerung des bestehenden Verteilerrings mit einer Abfahrtsrampe vor der Bundesautobahn A 93 in die Kreisverkehrsfahrbahn geführt.

Der von der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Süden kommende Verkehr, zielgerichtet nach Norden zur Bundesstraße 16, wird ebenfalls mit einem Brückenbauwerk über die bestehende Kreiselfahrbahn geführt, taucht unter dem neuen Bauwerk der Verbindungsspange hindurch und wird mit einer Auffahrtsrampe und Spuraddition an die Verbindungsspange Richtung Bundesstraße 16 im Norden angebunden. Der Verkehr, der von der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Süden kommt und in Richtung B 15 Stadtmitte zielorientiert ist, erhält eine separate Abfahrtsspur.

Nach Aussage des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak kann diese Variante die geforderte Anforderung an die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens erfüllen. Die Ausführung dieses Umbaus ist jedoch wegen der erforderlichen Bauwerke sehr kostenintensiv. Auch ist der Verkehrsknoten für den einzelnen Nutzer wegen der zahlreichen und eng aufeinanderfolgenden Zu- und Abfahrten nur schwer begreifbar.

3.2.2.5.1.4 Zwischenergebnis

Das Zwischenergebnis der Variantenabwägung lässt sich tabellarisch wie folgt darstellen: (■ = 1; ■ = 2; ■ = 3)

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Knotenpunktssystem	Verkehrsabwicklung überwiegend durch reine Verflechtungen; höhenfreie Knotenpunkt-lösung nur für Verbindung B15 – B16	Verkehrsabwicklung durch Verflechtung und höhenfreie Führung der Hauptströme	Verkehrsabwicklung überwiegend durch höhenfreie Führung der Hauptströme
Leistungsfähigkeit	Kann die notwendige Leistungsfähigkeit nicht erfüllen	Erfüllt die notwendige Leistungsfähigkeit	Erfüllt die notwendige Leistungsfähigkeit
Begreifbarkeit	Wegen zahlreicher und kurz aufeinanderfolgender Verflechtungen nur schwer begreifbar	Durch übersichtliche Führung der einzelnen Straßenzüge ist die Begreifbarkeit für den einzelnen Nutzer gegeben	Aufgrund der zahlreichen und eng aufeinanderfolgenden Zu- und Abfahrten ist eine leichte Begreifbarkeit des Verkehrsknotens in Frage gestellt
Kosten	2 große Brückenbauwerke und zahlreiche Streckenabschnitte mit Verflechtungsbereichen ⇒ große Baukosten	2 Brückenbauwerke und kompakte Führung der einzelnen Streckenabschnitte mit Minimierung der Verflechtungsbereiche ⇒ kostengünstigste Lösung	Wegen der erforderlichen 3 großen Brückenbauwerke und zahlreichen Zu- und Abfahrten ⇒ kostenintensivste Lösung

Tabelle 25: tabellarischer Vergleich der Varianten 1 bis 3 östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Nachdem die notwendige Leistungsfähigkeit des Lappersdorfer Kreisels mit der Variante 1 nicht erreichbar ist, wurde die Variante 1 – auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend – ausgeschieden und bei den weiteren Planungen nicht mehr berücksichtigt.

Die Varianten 2 und 3 sind aus verkehrstechnischer Hinsicht ausführbar, aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wurde der Variante 2 jedoch der Vorzug gegeben und diese einer weiteren näheren Variantenuntersuchung zugrunde gelegt.

3.2.2.5.1.5 Variante 2a

Bei dieser Lösung wird die verlängerte Nordgaustraße mit der Bundesstraße 16 Richtung Norden über eine vierstreifige Verbindungsspanne angebunden. Bei dieser Variante wird der bestehende Kreisverkehr aufgelöst und plangleiche lichtsignalgesteuerte Verbindungen der Bundesautobahn A 93 mit der Verbindungsspanne hergestellt.

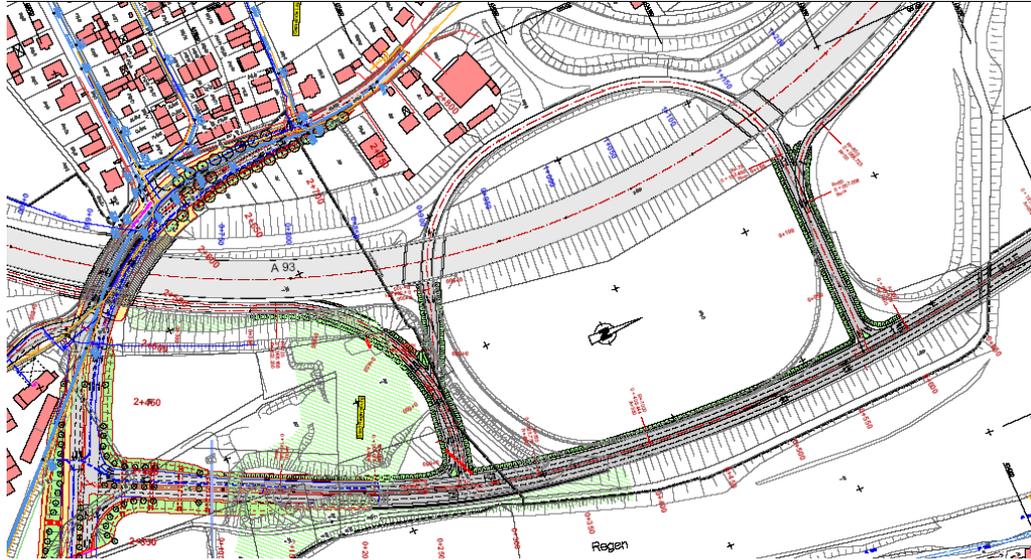


Abbildung 5: Variante 2a östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Der Anschluss des verbleibenden nördlichen Teils des Verteilerrings an die Verbindungsspanne erfolgt mit einem lichtsignalgesteuerten höhengleichen Knotenpunkt südlich der bestehenden Regenbrücke im Zuge der Bundesstraße 16. Der verbleibende südliche Teil des Lappersdorfer Kreisels wird mit einer Lichtsignalanlage an die Abfahrtsrampe der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden angebunden.

3.2.2.5.1.6 Variante 2b

Bei der Variante 2 b handelt es sich ebenfalls um einen aufgelösten Kreisverkehrsplatz mit einer plangleichen Verbindung der Bundesautobahn A 93 mit der Bundesstraße 16. Hier verbindet ebenfalls eine vierstreifige Verbindungsspanne die verlängerte Nordgaustraße mit der Bundesstraße 16 in Fahrtrichtung Norden.

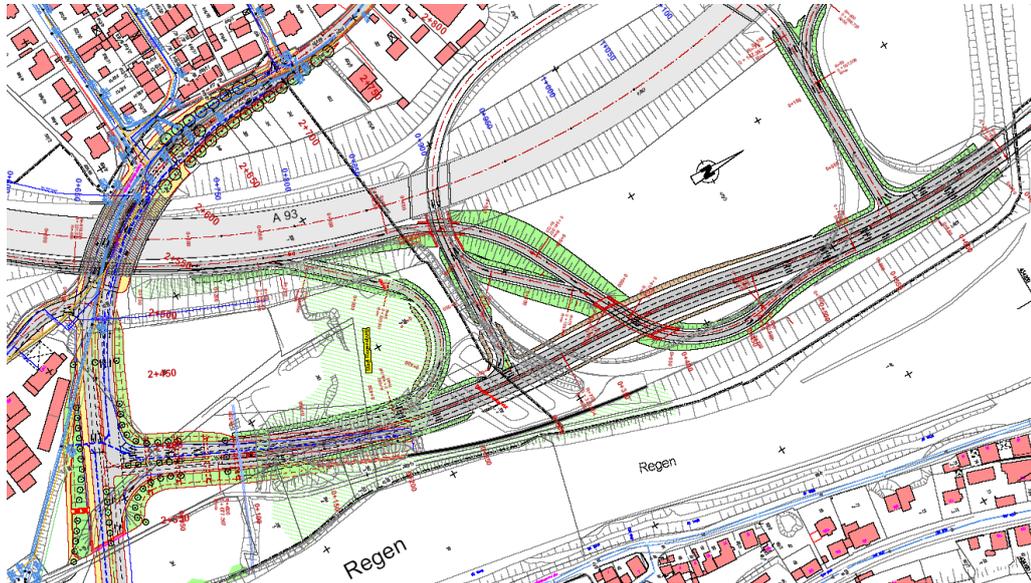


Abbildung 6: Variante 2b östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Der von der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden kommende und nach Norden bzw. Osten gerichtete Verkehr wird über eine Direktrampe höhenfrei über die bestehende Kreisverkehrsfahrbahn und die neue Verbindungsspanne geführt und fädelt kurz vor dem bestehenden Brückenbauwerk über den Regen in die Bundesstraße 16 ein.

Der von der Bundesautobahn A 93 aus Süden kommende und in Richtung Stadtmitte orientierte Verkehr zweigt von der Direktrampe ab und wird über eine Einfädelspur an die Verbindungsspanne Richtung Süden eingebunden.

Die Anbindung des bestehenden Lappersdorfer Kreisels an die Verbindungsspanne erfolgt über zwei höhengleiche lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte.

Die direkte Verbindung von der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Süden zur Kreisstraße R 18 über den verbleibenden Verteilerring kann allerdings nicht mehr aufrechterhalten werden. Diese Verkehrsbeziehung wird über den neu herzustellenden Knotenpunkt westlich der Sallerner Regenbrücke und die Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) bzw. Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) abgewickelt.

Der von dem bestehenden Verteilerring aus Lappersdorf bzw. die Kreisstraße R 18 oder der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Norden kommende und zur Bundesstraße 16 nach Norden gerichtete Verkehr, erhält nach dem südlichen Unterfüh-

lungsbauwerk des vorhandenen Lappersdorfer Kreisels eine Auffahrtsrampe zur Direktrampe zur Bundesstraße 16 nach Norden.

3.2.2.5.1.7 Variante 2c

Hierbei wird wiederum der bestehende Lappersdorfer Kreisel aufgelöst und eine planfreie Verbindung der Bundesautobahn A 93 mit der Bundesstraße 16 geschaffen. Wie bei Variante 2a wird die Verbindung der Nordgaustraße (Bundesstraße B 15) mit der Bundesstraße 16 Richtung Norden über eine vierstreifige Verbindungsspanne hergestellt.

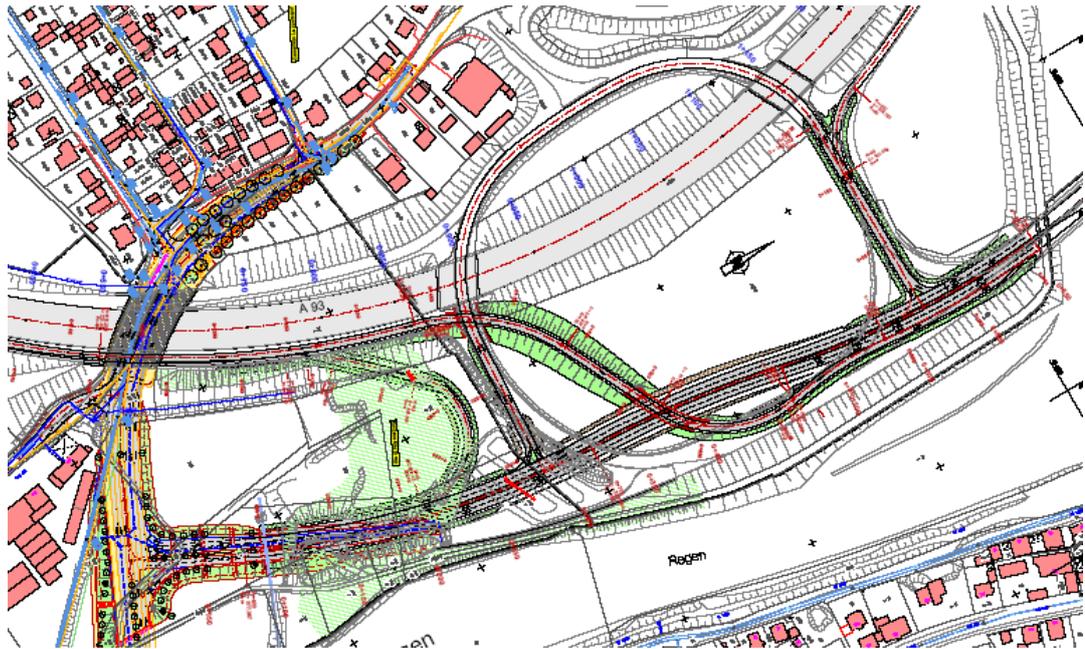


Abbildung 7: Variante 2c östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Die von der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Süden kommenden Verkehrsströme werden mittels einer Direktrampe höhenfrei über den bestehenden Kreisverkehrsplatz und die neue Verbindungsspanne geführt und dann mit einem Einfädelfstreifen kurz vor dem Widerlager der bestehenden Regenbrücke in die Verbindungsspanne Richtung Bundesstraße 16 eingeleitet.

Der von der Bundesautobahn A 93 aus Süden kommende und in Richtung Regensburg Stadtmitte gerichtete Verkehr wird mit einer Abfahrtsrampe von der vorstehend beschriebenen Direktrampe mit einer Einfädelspur in die Verbindungsspanne Richtung Süden geführt.

Der bestehende Kreisverkehrsplatz wird über zwei plangleiche lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte an die Verbindungsspanne angebunden.

Wie bei der Variante 2b kann allerdings die direkte Verbindung von der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden über den verbleibenden Verteilerring zur Kreisstraße R 18 nicht aufrechterhalten werden. Diese Verkehrsbeziehung wird – wie bei

der Variante 2b - über den neu herzustellenden Knotenpunkt westlich der Sallerner Regenbrücke und die Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) bzw. Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) abgewickelt.

3.2.2.5.1.8 Variante 2d

Die Variante 2 d resultiert aus einer Kombination der Varianten 2b und 2c. Der Anschluss der südlichen Kreiselfahrbahn über eine Auffahrtsrampe zur Direktverbindung wie bei der Variante 2b entfällt. Die Verkehrsströme zur Bundesstraße 16 nach Norden werden über eine Linkseinbiegespur in die Verbindungsspanne abgewickelt. Die Führung der Direktrampe von der Bundesautobahn A 93 zur Bundesstraße 16 nach Norden wird zur Minimierung des Flächenverbrauchs an den Verlauf der Verbindungsspanne angepasst.

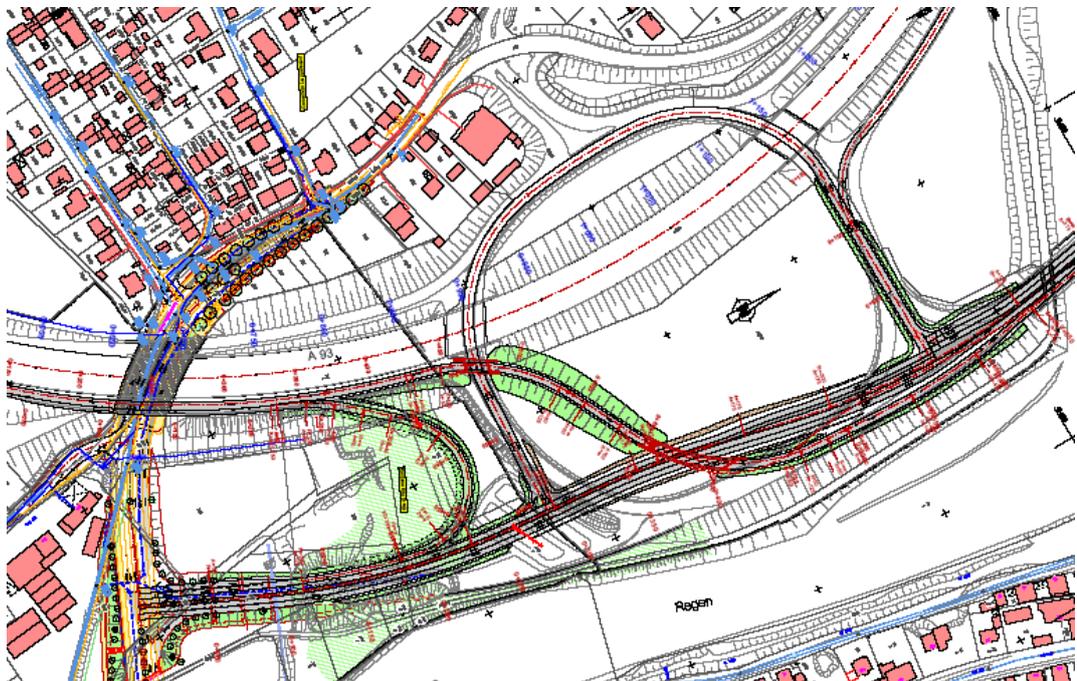


Abbildung 8: Variante 2d östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

3.2.2.5.1.9 Abwägung der Varianten 2a bis 2d

Das Ergebnis der Abwägung der Varianten 2a bis 2d stellt sich tabellarisch wie folgt dar: (■ = 1; ■ = 2; ■ = 3)

	Variante 2a	Variante 2b	Variante 2c	Variante 2d
Beschreibung des Knotenpunktsystems	Höhengleiche Führung von der A 93 zur B 16 über signalgesteuerte Knotenpunkte	Höhenfreie Führung von der A93 zur B16 über Direktrampe und höhenfreie Verbindung von Lappersdorf/A93 Nord zur B16	Höhenfreie Führung von der A93 zur B16 über Direktrampe und Verbindung von Lappersdorf/A93 Nord zur B16 über signalgesteuerten Knotenpunkt	Höhenfreie Führung von der A93 zur B16 über Direktrampe und Verbindung von Lappersdorf/A93 Nord zur B16 über teilsignalgesteuerten Knotenpunkt

	Variante 2a	Variante 2b	Variante 2c	Variante 2d
Leistungsfähigkeit	Nur noch 10 – 15 % Leistungsreserven bis Leistungsgrenzen mit Stau in den Zufahrten	Leistungsfähige Lösung	Leistungsfähige Lösung, jedoch Vollsignalisierung des Knoten 1	Leistungsfähige planfreie Lösung, die gute Verkehrsabwicklung erwarten lässt
Abwicklung der verschiedenen Verkehrsströme	Alle Verkehrsströme werden durch lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte unterbrochen	Hauptverkehrsströme werden höhenfrei geführt; ansonsten Führung über Verflechtungen und lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte	Hauptverkehrsströme werden höhenfrei geführt; ansonsten Führung über Verflechtungen und lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte	Hauptverkehrsströme werden höhenfrei geführt, ansonsten über lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte; Verflechtungen werden mittels Spuradditionen erleichtert
Begreifbarkeit und Verkehrsabwicklung	Zahlreiche aufeinanderfolgende lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte	Zahlreiche kurz aufeinanderfolgende Verflechtungen	Zahlreiche kurz aufeinanderfolgende Verflechtungen	Übersichtliche Führung und Minimierung der Verflechtungsbereiche durch Spuradditionen
Kosten	Kostengünstigste Lösung, da keine Bauwerke erforderlich aber verkehrlich nicht sinnvoll	Teuerste Lösung wegen erforderlicher Bauwerke, den meisten Straßen- und Dammschnitten sowie Lichtsignalanlagen.	Annähernd so teuer wie Variante 2b wegen erforderlicher Bauwerke, den meisten Straßen- und Dammschnitten sowie Lichtsignalanlagen	Günstigste höhenfreie Lösung wegen Optimierung der Bauwerke, Lichtsignalanlagen und Fahrspuren der einzelnen Straßenabschnitte

Tabelle 26: tabellarischer Vergleich der Varianten 2a bis 2d östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Nach einer erneuten Leistungsuntersuchung der Varianten 2a bis 2d durch den Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak wurde die Variante 2d sowohl aus Gründen der Leistungsfähigkeit wie auch der Wirtschaftlichkeit als die zielführendste Variante ausgewählt und zu einer „Variante 2 d optimiert“ entwickelt, die den Planunterlagen des im Jahr 2007 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens zugrunde lag und nachfolgend noch kurz beschrieben und dargestellt wird.

3.2.2.5.1.10 Variante 2d optimiert

Bei dieser Lösung wurde die Verbindungsrampe durch Verschiebung des Anschlusses an die Nordgaustraße (Bundesstraße 15) nach Westen und Vergrößerung der Trassierungsbögen mit nachfolgender Verrückung der Trasse nach Osten zum Regen geradliniger gestaltet. Durch diese Optimierung wurde der trassierungs- bzw. verkehrstechnisch ungünstige Gegenbogen im Bereich der Verbindungsspanne minimiert.

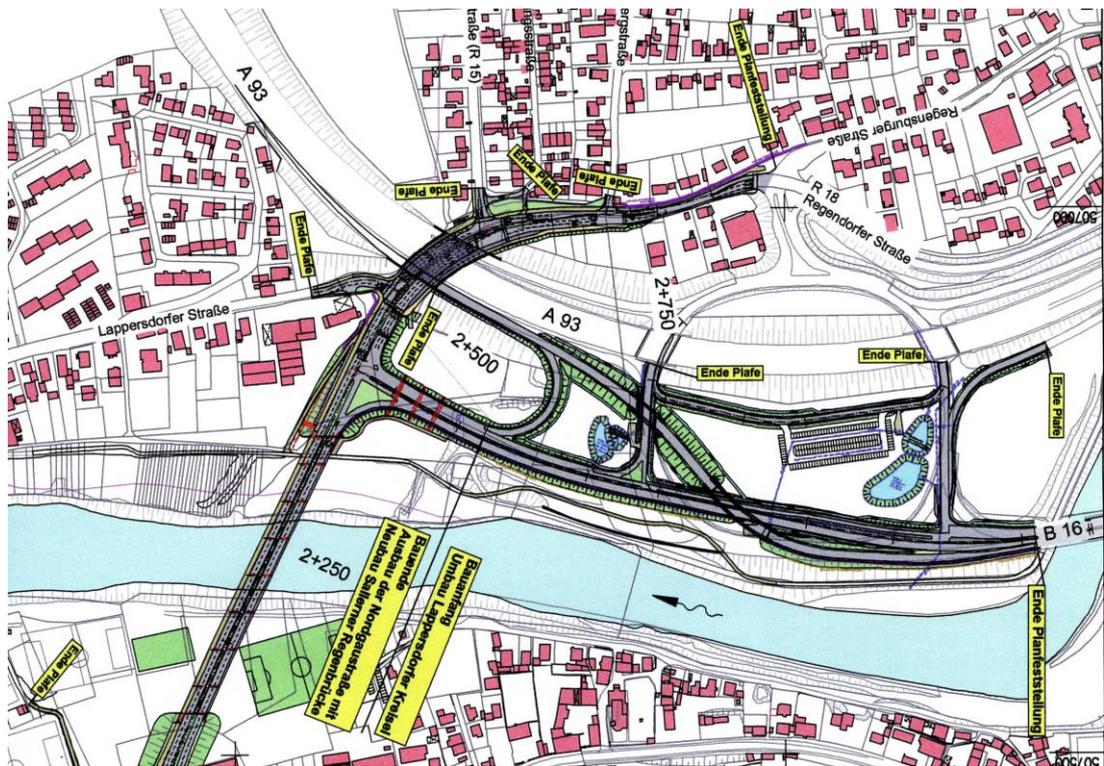


Abbildung 9: Variante 2d optimierter östlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Die Knotenpunkte wurden entsprechend der Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak mit entsprechenden Abbiegespuren ausgestattet. Ebenso wurde die Linienführung der Direktspange durch eine geradlinigere Trassierung weiter verbessert.

Die in den übrigen Varianten vorgesehenen Einfädelspuren wurden weitgehend durch Spur-Additionen ersetzt, um so sichere und leistungsfähigere Einmündungsbereiche zu schaffen.

Auch in der optimierten Variante 2 d ist allerdings die direkte Verbindung von der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Süden zur Kreisstraße R 18 über den verbleibenden Verteilerring nicht gegeben. Diese Verkehrsbeziehung wird – wie auch bei den Varianten 2 b, 2 c und 2d - über den neu herzustellenden Knotenpunkt westlich der Sallerner Regenbrücke und die Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) bzw. Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) abgewickelt.

3.2.2.5.2 Westlicher Teil des Lappersdorfer Kreisels

Derzeit werden über den bestehenden Lappersdorfer Kreisels alle Verkehrsbeziehungen abgewickelt. Durch den alleinigen Umbau des östlich der Bundesautobahn A 93 gelegenen Bereiches des Lappersdorfer Kreisels werden - wie vorstehend bereits beschrieben - speziell die Verkehre, die von der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Süden kommen, über die Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) und die Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) zum Markt Lappersdorf geführt.

Verkehre aus der Stadtmitte von Regensburg mit Ziel in Richtung Lappersdorf, Bundesautobahn A 93 nach Süden und R 18 in Richtung Nordosten werden nicht mehr über den Verteilerring fahren, sondern den direkten Weg über die Regensburger Straße nutzen und so zu einer Mehrbelastung in diesem Straßenabschnitt führen.

Der Vorhabensträger hat daher aufgrund von Einwendungen - u.a. vom Markt Lappersdorf – bezüglich dieser Problematik im Anhörungsverfahren zum im Jahr 2007 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren seine Planungen hinsichtlich des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels überarbeitet. Neben der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens wurde auch die Anbindung des Marktes Lappersdorf und der Kreisstraße R 18 untersucht und optimiert.

Ausgangspunkt der zusätzlichen Variantenuntersuchung für den westlichen Bereich des Lappersdorfer Kreisels war dabei die der Planfeststellung vom März 2007 zugrundeliegende und in vorstehender Ziffer 3.2.2.5.1.10 näher beschriebene und dargestellte Variante „2 d optimiert“ einschließlich einer zusätzlichen Abfahrtsrampe zur nördlichen Verteilerfahrbahn für den Verkehr nach Lappersdorf von der Direktrampe Ost von der Bundesautobahn A 93 zur Bundesstraße 16.

Mit der ergänzenden Variantenuntersuchung sollten folgende Ziele erreicht werden:

- Vermeidung einer Mehrbelastung der Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) in Lappersdorf durch Direktanbindung der R 18 an den Verteilerkiesel;
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Innerortsknotens Lappersdorf;
- Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen und
- verkehrssichere Führung der Fußgänger und Radfahrer am Innerortsknoten Lappersdorf.

Nachfolgend werden die im Rahmen der ergänzenden Untersuchung näher geprüften Varianten kurz beschrieben und dargestellt.

3.2.2.5.2.1 Variante West 1a (aufgelöster Verteilerkiesel mit zwei Anschlussknoten im Versatz und angepasstem Innerortsanschluss)

Die Kreisstraße R 18 wird direkt in den westlichen Verteilerring eingebunden. Die Abwicklung des Verkehrs erfolgt durch eine Verflechtung der einzelnen Verkehrsströme. Der Verkehr von der Bundesautobahn A 93 von Norden kommend wird über eine Direktrampe höhenfrei über den bestehenden Verteilerring geführt und mündet in Spuraddition in den südlichen Verteilerkiesel ein.

Die Anbindung des Verkehrs nördlich des Verteilerkiesels aus Richtung Osten kommend werden in einem neuen, plangleichen und lichtsignalisierten Knotenpunkt an

den Verteilerkreisel angebunden. Hierbei ist ein freier Rechtsabbieger in Richtung Kreisstraße R 18 nach Norden vorgesehen.

Der Innerortsanschluss Lappersdorf, der im derzeitigen Bestand als plangleiche Kreuzung besteht, wird der neuen Situation angepasst und an den Verteilerkreisel ähnlich dem Bestand angeschlossen. Die Verbindung von der Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) zur Kreisstraße R 18 entfällt.

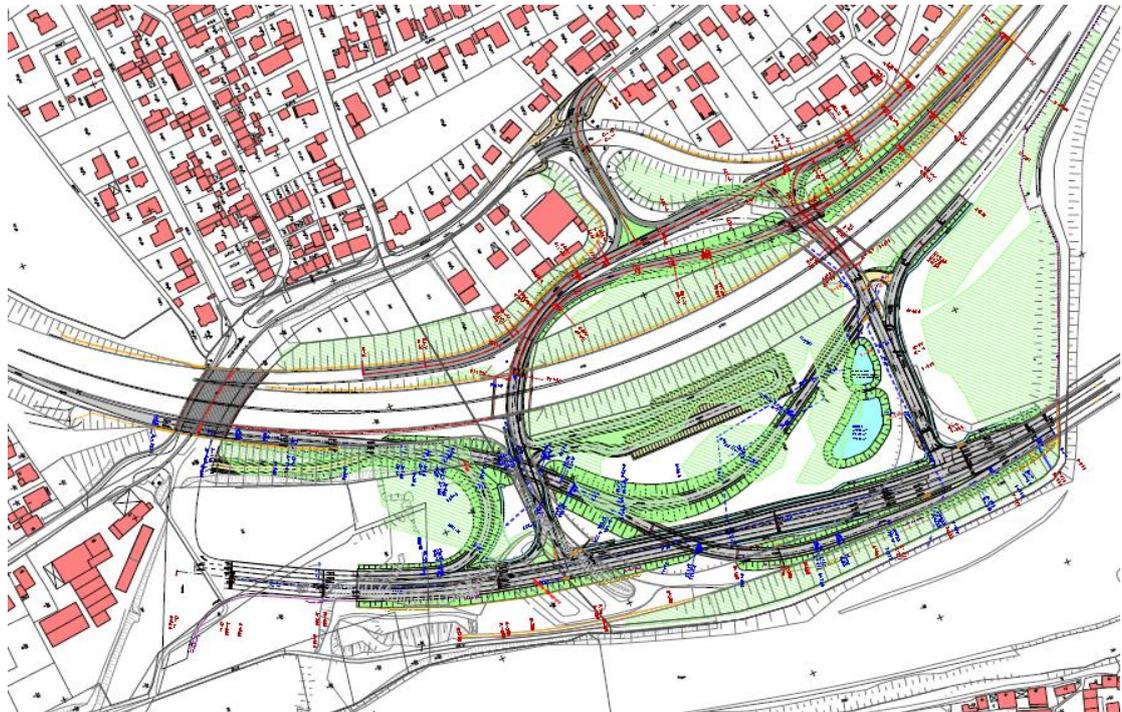


Abbildung 10: Variante West 1a

Kennzeichnend für die Variante West 1a ist, dass nicht alle Verkehrsbeziehungen ohne Umwege abgewickelt werden können.

3.2.2.5.2.2 Variante West 1b (aufgelöster Verteilerkreisel mit zwei Anschlussknoten im Versatz und Innerortsanschluss als Kreisverkehr)

Die Variante West 1b entspricht im Wesentlichen der Variante West 1a. Im Unterschied zur Variante West 1a wird der Innerortsanschluss Lappersdorf jedoch als Kreisverkehrsplatz ausgeführt. Hierdurch kann der Ortseingang des Marktes Lappersdorf unter ortsbildgestalterischen Gesichtspunkten optimiert werden. Ebenfalls kann die Führung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs übersichtlicher bewältigt werden.

Da der Kreisverkehrsplatz flexibel auf Verkehrsspitzen reagiert, entfällt bei dieser Lösung im Gegensatz zur Variante West 1a ein lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt.

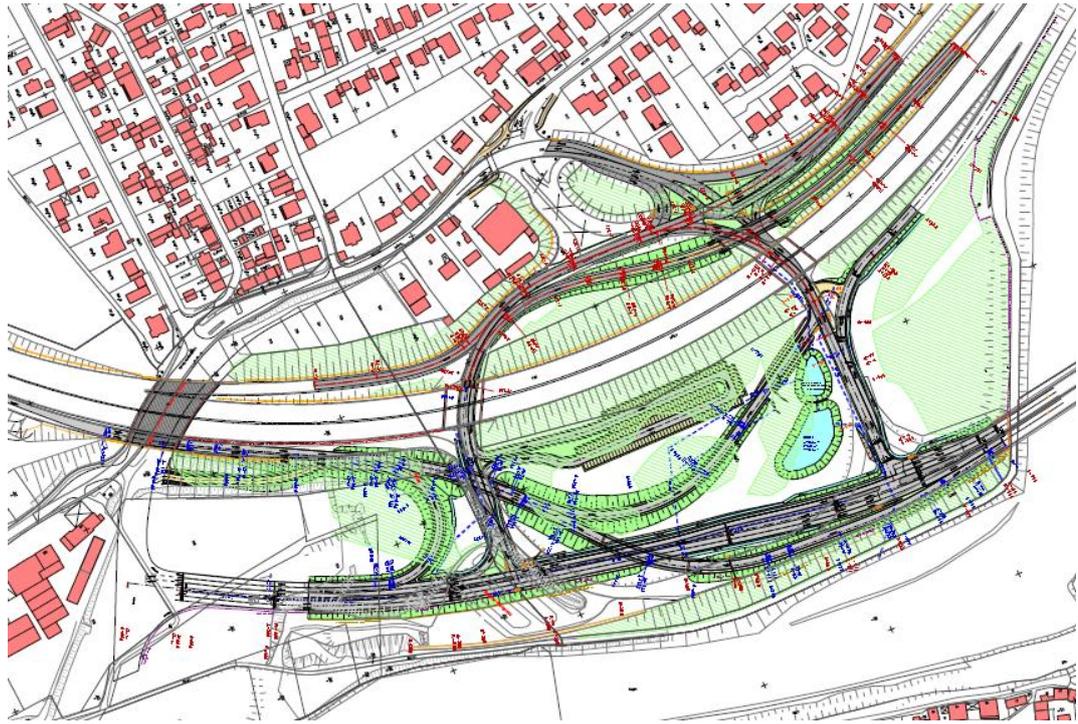


Abbildung 11: Variante West 1b

Auch mit der Variante West 1b können nicht alle Verkehrsbeziehungen ohne Umwege abgewickelt werden.

3.2.2.5.2.3 Variante West 2a (aufgelöster Verteilerkreisel mit zusammengefassten Anschlussknoten und angepasstem Innerortsknoten)

Bei dieser Variante wird, wie bei den Varianten West 1a und West 1b die Kreisstraße R 18 im Norden direkt an den westlichen Verteilerkreisel angebunden.

Im Gegensatz zu den Varianten West 1 mit 2 Knotenpunkten im Versatz werden hier die Anbindungen „Kreisstraße R 18/Verteilerkreisel“ und die Fahrbeziehung „Innerortsknoten Lappersdorf – Verteilerkreisel“ in einem Knotenpunkt zusammengefasst. Der neu entstehende Knotenpunkt ist lichtsignalgesteuert und ermöglicht sämtliche Verkehrsbeziehungen.

Der Verkehr von der Bundesautobahn A 93 von Norden kommend wird ebenfalls über eine Direktrampe höhenfrei über den bestehenden Verteilerkreisel geführt und mündet in Spuraddition in den südlichen Verteilerkreisel ein. Die Verkehre werden bis auf den zusammengefassten Knotenpunkt frei abgewickelt.

Anstelle einer Kreuzung wird der Innerortsanschluss von Lappersdorf als Einmündung ausgebildet.

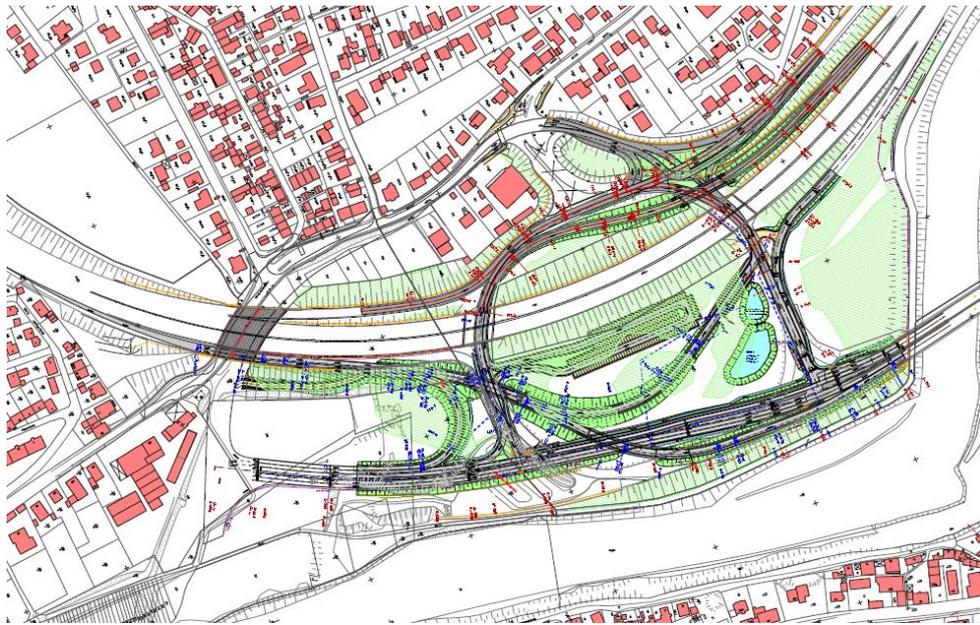


Abbildung 12: Variante West 2a

Mit der Variante West 2a können alle Verkehrsbeziehungen ohne Umwege abgewickelt werden.

3.2.2.5.2.4 Variante West 2b (aufgelöster Verteilerkreisell mit zusammengefassten Anschlussknoten und Innerortsanschluss als Kreisverkehr)

Die Variante West 2b entspricht im Wesentlichen der Variante West 2a. Allerdings wird der Innerortsanschluss Lappersdorf als Kreisverkehrsplatz ausgeführt.

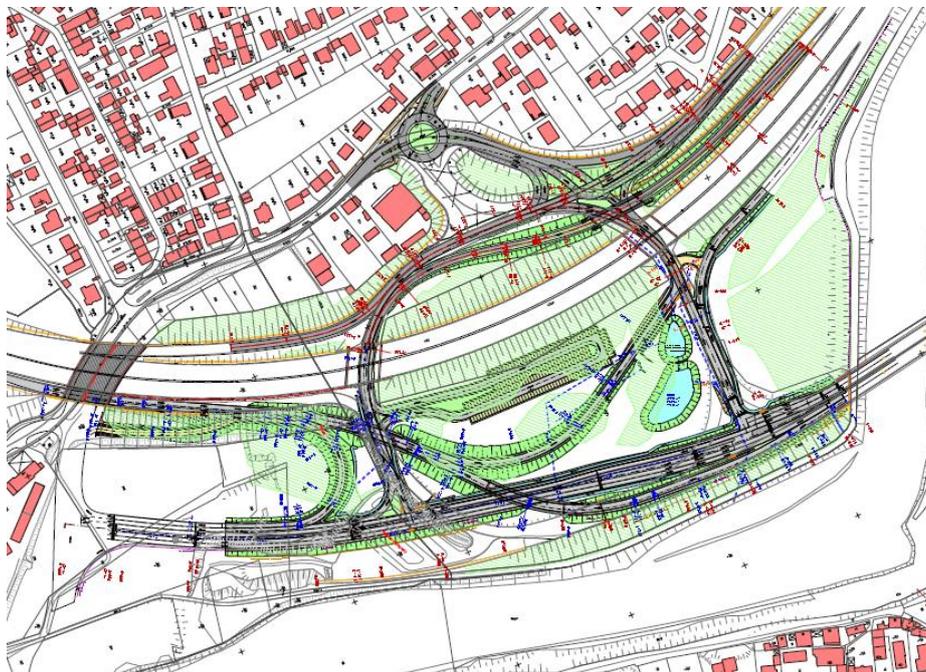


Abbildung 13: Variante West 2b

Mit der Variante West 2b können ebenfalls alle Verkehrsbeziehungen ohne Umwege abgewickelt werden.

3.2.2.5.2.5 Variante West 3 (angepasster Verteilerkreisel West mit Direktrampe und Innerortsanschluss Lappersdorf als Kreisverkehr)

Bei der Variante West 3 bleibt der Verteilerkreisel westlich der Bundesautobahn A 93 bestehen. Der Verkehr der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Norden wird höhenfrei über den nördlichen Verteilerkreis geführt und mündet in Spuraddition in den Verteilerkreis in Richtung Süden ein.

Hinsichtlich der Verkehrsbeziehungen ergeben sich für den Innerortsanschluss von Lappersdorf keine Änderungen. Anstelle eines lichtsignalgesteuerten Knotens wird ein Kreisverkehrsplatz ausgeführt und der Verkehr in diesem Bereich wird frei abgewickelt.



Abbildung 14: Variante West 3

Mit der Variante West 3 können alle Verkehrsbeziehungen ohne Umwege abgewickelt werden. Da hier keine direkte Anbindung der Kreisstraße R 18 an den Verteilerkreisel erfolgt, ist von einer Mehrbelastung der Regensburger Straße auszugehen.

3.2.2.5.2.6 Variante West 4 (aufgelöster Verteilerkreisel mit zwei Anschlussknoten und teilplanfreier Verbindung R18)

Bei der Variante West 4 wird die Kreisstraße R 18 in den westlichen Verteilerkreisel eingebunden. Die Verkehre des nördlichen Verteilerrings von der Bundesstraße 16 werden untergeordnet in den westlichen Verteilerring eingeführt.

Die Verkehre von der Bundesautobahn A 93 von Norden kommend werden über eine Direktrampe planfrei über den nördlichen Verteilerring geführt und münden mit Spuraddition im südlichen Verteilerring ein.

Die Kreuzung des Innerortsanschluss Lappersdorf wird optimiert. Eine Verbindung von der Regensburger Straße bzw. vom Markt Lappersdorf zur Kreisstraße R 18 ist

nur noch im Einspurverkehr Richtung Norden möglich. Diese Verkehrsbeziehung wird mittels eines Brückenbauwerks planfrei über den neuen Knotenpunkt der Einbindung der R 18 in den Verteilerkreisel überführt und bindet mit einer Einfädelspur in die Kreisstraße R 18 Richtung Norden ein.



Abbildung 15: Variante West 4

3.2.2.5.2.7 Variante West 5 (aufgelöster Verteilerkreisel mit zwei Anschlussknoten im Versatz und zwei Direktrampen zur Bundesautobahn A 93)

Bei der Variante West 5 wird versucht, die maßgebenden Verkehre planfrei von und zur Bundesautobahn A 93 zu führen. Hierzu ist eine Direktrampe für den von Norden kommenden Verkehr der Bundesautobahn A 93 über den nördlichen Verteilerkreisel erforderlich, der planfrei über den nördlichen Verteilerring geführt wird und mittels Spuraddition in den südlichen Verteilerring einmündet.

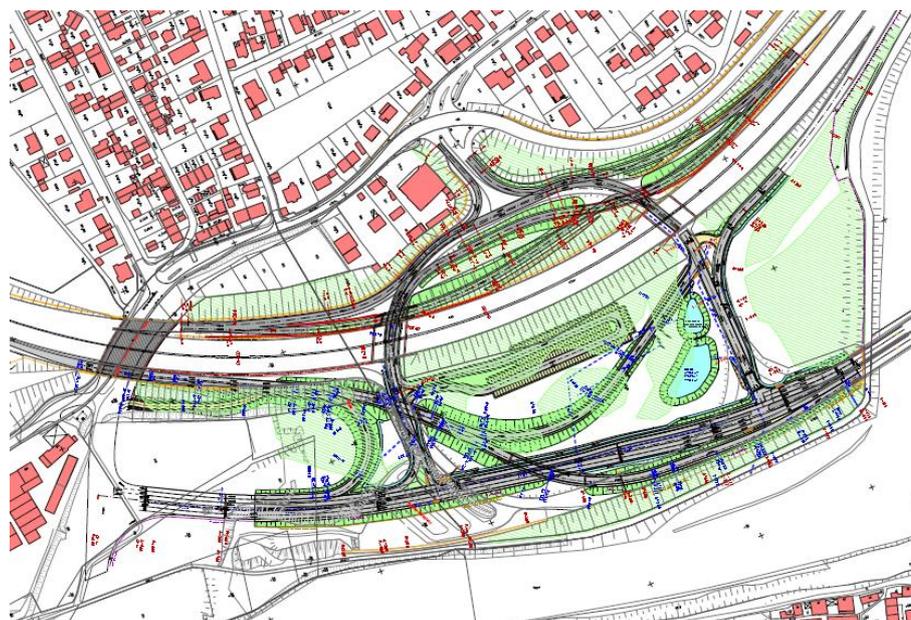


Abbildung 16: Variante West 5

Die Verkehre des nördlichen Verteilerrings von der Bundesstraße 16 mit Ziel Bundesautobahn A 93 Richtung Süden werden über eine zweite Direktrampe planfrei über den südlichen Verteilerkreisel geführt und münden mit Spuraddition mit der bestehenden Auffahrtsrampe Südwest zur A 93 in Richtung Süden ein.

Der weiter beizubehaltende Verkehrsstrom von der Bundesautobahn A 93 aus Richtung Norden in den Verteilerkreisel wird wie im Bestand untergeordnet angebunden und lediglich geringfügig nach Westen verlegt.

Der Innerortsanschluss Lappersdorf wird nicht verändert.

3.2.2.5.2.8 Vergleich und Bewertung der Varianten 1a bis 5

Nachfolgend werden auf der Basis der festgestellten Planunterlagen und eigener Erhebungen der Planfeststellungsbehörde die wesentlichen Auswirkungen der untersuchten Varianten tabellarisch gegenübergestellt und bewertet.

Variante	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Titel	aufgelöster Verteilerkreisel mit 2 Anschlussknoten im Versatz und angepassten Innerortsanschluss	aufgelöster Verteilerkreisel mit 2 Anschlussknoten im Versatz und Innerortsanschluss als Kreisverkehr	aufgelöster Verteilerkreisel mit zusammengefasstem Anschlussknoten und angepasstem Innerortsanschluss	aufgelöster Verteilerkreisel mit zusammengefasstem Anschlussknoten und Innerortsanschluss als Kreisverkehr	angepasster Verteilerkreisel mit Direktrampe und Innerortsanschluss als Kreisverkehr	aufgelöster Verteilerkreisel mit 2 Anschlussknoten und teilplanfreier Verbindung R 18	Verteilerkreisel mit 2 Anschlussknoten im Versatz und 2 Direktrampen zur A 93
Kennzeichen	<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung R 18 in Verteilerkreisel - Direktrampe West - 2 plangleiche Knotenpunkte im Versatz - Innerortsanschluss angepasst 	<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung R 18 in Verteilerkreisel - Direktrampe West - 2 plangleiche Knotenpunkte im Versatz - Innerortsanschluss Kreisverkehr (3-Ast) 	<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung R 18 in Verteilerkreisel - Direktrampe West - 1 plangleicher Knotenpunkt - Innerortsanschluss angepasst 	<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung R 18 in Verteilerkreisel - Direktrampe West - 1 plangleicher Knotenpunkt - Innerortsanschluss Kreisverkehr (3-Ast) 	<ul style="list-style-type: none"> - Innerortsanschluss Kreisverkehr (4-Ast) - Direktrampe 	<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung R 18 in Verteilerkreisel - Direktrampe West - 2 plangleiche Knotenpunkte - Innerortsanschluss angepasst mit planfreier Verbindung R 18 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 Direktrampen West - 2 plangleiche Knotenpunkte im Versatz - Innerortsanschluss angepasst
Abwicklung der verschiedenen Verkehrsströme	- A 93 Nord planfrei über Spuraddition zur B 16	wie 1a	- A 93 Nord planfrei über Spuraddition zur B 16	wie 2a	- A 93 Nord planfrei über Spuraddition zur B 16	- A 93 Nord planfrei über Spuraddition zur B 16	- A 93 Nord und Süd planfrei über Spuraddition zur B 16 bzw. Rampe zur A 93
	- R 18 plangleich zum Verteilerkreisel		- R 18 plangleich zum Verteilerkreisel		- R 18 plangleich zum Innerortsanschluss	- R 18 plangleich zum Verteilerkreisel	- R 18 plangleich zum Verteilerkreisel über Innerortsanschluss Lappersdorf
	- Verteilerkreisel Nord direkt zur B 16 und plangleich Richtung Süden		- Verteilerkreisel Nord direkt zur B 16 und plangleich Richtung Süden		- Verteilerkreisel Nord über Innerortsanschluss zur R 18 und nach Lappersdorf	- Verteilerkreisel Nord direkt zur R 18 und plangleich in Richtung Süden	- Verteilerkreisel Nord plangleich in Richtung Süden
	- Innerortsanschluss plangleich zum Verteilerkreisel		- Innerortsanschluss plangleich zum Verteilerkreisel		- Innerortsanschluss plangleich zum Verteilerkreisel	- Innerortsanschluss plangleich zum Verteilerkreisel und planfrei zur R 18	- Innerortsanschluss plangleich zum Verteilerkreisel
verschlechterte Verkehrsbeziehungen	Lappersdorf in Richtung R 18 über Verteilerkreisel	wie 1a	keine Verschlechterung	keine Verschlechterung	keine Verschlechterung	keine Verschlechterung	keine Verschlechterung

Variante	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Einhaltung trassierungstechnischer Vorgaben	gewährleistet	gewährleistet	gewährleistet	gewährleistet	gewährleistet	- planfreie Verbindung Innerortsstraße – R 18 kann nicht richtlinienkonform ausgeführt werden	- Direkttrampe Richtung A 93 Süden kann wegen fehlender Länge der Verflechtungspuren nicht richtlinienkonform ausgeführt werden - teurere Lösung - trassierungstechnisch problematisch
Baukosten (Stand 2008)	2,249 Mio. € (124%)	2,230 Mio. € (122%)	2,598 Mio. € (143%)	2,590 Mio. € (142%)	1,821 Mio. € (100%)	3,707 Mio. € (204%)	3,451 Mio. € (190%)
Zusammenfassung und Bewertung	- wirtschaftliche Lösung durch Einbindung der R 18 in Verteilerkreisel und Wegfall eines Anschlusses beim Innerortsanschluss Lappersdorf - größte Entlastung für die Regensburger Straße - Verschlechterung der Verkehrsbeziehung Lappersdorf – R 18	wie 1a, jedoch gestalterische Verbesserung des Innerortsknotens	- wirtschaftliche Lösung unter Beibehaltung sämtlicher Verkehrsbeziehungen - geringere Entlastungswirkung für die Regensburger Straße als die Varianten 1a und 1b	wie 2a, jedoch gestalterische Verbesserung des Innerortsknotens	- wirtschaftlichste Lösung - keine nennenswerten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	- teurere Lösung - trassierungstechnisch problematisch	- teurere Lösung - trassierungstechnisch problematisch

Tabelle 27: Vergleich der Varianten 1a bis 5 West

Zusammenfassend sind die untersuchten Varianten für den westlichen Teil des Lappersdorfer Kreisels unter Berücksichtigung der für den östlichen Teil entwickelten Vorzugslösung wie folgt zu beurteilen:

- Varianten 1a und 1b: Insgesamt gesehen handelt es sich zwar um wirtschaftliche Lösungen deren Hauptnachteil aber darin besteht, dass sich die Verkehrsbeziehung für den von Lappersdorf kommenden und zur Kreisstraße R 18 gerichteten Verkehr verschlechtert, da hier keine direkte Fahrbeziehung mehr besteht und diese Verkehrsteilnehmer über den Verteilerkreisel fahren müssen. Allerdings ergibt sich aufgrund dieser fehlenden Fahrbeziehung auch die größte Entlastungswirkung für die Regensburger Straße im südlichen Bereich von Lappersdorf.
- Varianten 2a und 2b: Im Gegensatz zu den Varianten 1a und 1b können hier sämtliche Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten werden. Auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sind die Varianten 2a und 2b positiv zu beurteilen. Für die Regensburger Straße im südlichen Bereich von Lappersdorf stellen sich nur geringe Entlastungswirkungen ein. Der Vorteil der Aufrechterhaltung aller Fahrbeziehungen ist allerdings deutlich höher einzustufen wie der Nachteil einer fehlenden spürbaren Entlastung der Regensburger Straße. Im Hinblick auf die gestalterischen Verbesserungsmöglichkeiten des Innerortsknotens durch den hier geplanten Kreisverkehr ist der Variante 2b der Vorzug einzuräumen.
- Variante 3: Insgesamt gesehen handelt es sich um die preisgünstigste Lösung. Allerdings führt diese Lösung auch zu keiner nennenswerten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere ist aufgrund der fehlenden direkten Anbindung der Kreisstraße R 18 an den Verteilerkreisel von einer Mehrbelastung der Regensburger Straße in Lappersdorf auszugehen.
- Variante 4: Aufgrund der planfreien Anbindung der Kreisstraße R 18 an den Innerortsanschluss und der zusätzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen handelt es sich um die teuerste Variante. Darüber hinaus kann die planfreie Anbindung der Kreisstraße R 18 an den Innerortsanschluss nicht richtliniengerecht ausgeführt werden.

Variante 5: Auch hier wird ein zusätzliches Brückenbauwerk im Zuge der Direktanbindung an die Auffahrtsrampe der Bundesautobahn A 93 in Fahrtrichtung Süden erforderlich. Darüber hinaus müssen Stützmauern errichtet werden. Insgesamt gesehen handelt es sich ebenfalls um eine teure Lösung. Hauptproblem dieser Variante ist allerdings, dass aufgrund fehlender Länge keine Verflechtung der Verkehrsströme Direktanbindung/Auffahrtsrampe zur Bundesautobahn A 93 möglich ist.

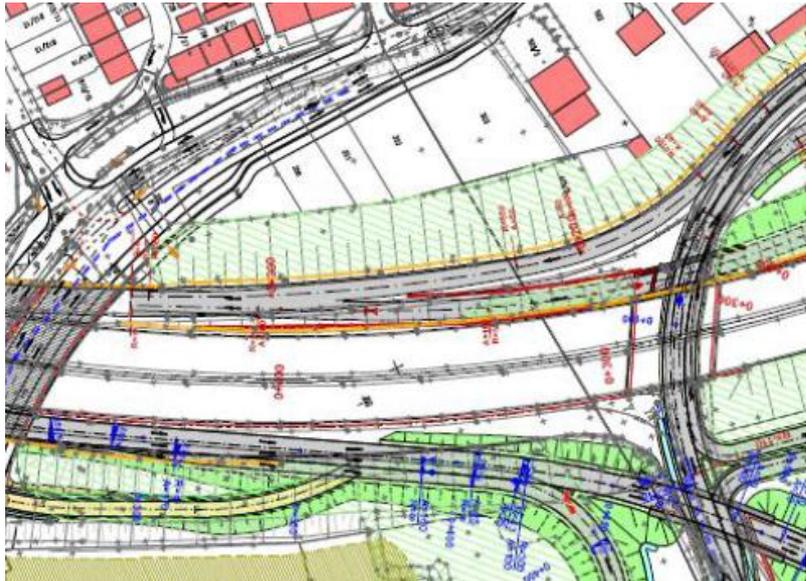


Abbildung 17: Situation Direktanbindung/Auffahrtsrampe Variante 5 West

Den weiteren Planungen wurde daher seitens des Vorhabensträgers unter Berücksichtigung der von Professor Dr.-Ing. Kurzak durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchungen sowie aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit die Variante 2b zugrunde gelegt.

3.2.2.5.2.9 Variante West 2b optimiert mit zusätzlicher Optimierung des Umbaus des östlichen Teils des Lappersdorfer Kreisels

Um die Leistungsfähigkeit in der Verkehrsabwicklung zu verbessern, wurden in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak noch Möglichkeiten einer Optimierung des Knotenpunktes untersucht. Bei der Weiterentwicklung der Variante West 2b wurde am zusammengefassten Knotenpunkt vom Innerortsanschluss Lappersdorf zur Kreisstraße R 18/Verteilerkreis West der Einbieger auf eine Einbiegespur reduziert, so dass diese Verkehrsbeziehung ohne Lichtsignalanlage frei in die Verteilerfahrbahn einbiegen kann.

Die Kreisstraße R 18 von Norden kommend wird bis zum lichtsignalisierten Knotenpunkt mit zwei Geradeausspuren ausgeführt, um so in den Spitzenzeiten genügend Staulängen für den Verkehr zu erhalten.

Weiter wurde im Bereich östlich der Bundesautobahn A 93 die Abfahrtsrampe Lappersdorf (Ergänzung zur Variante 2d optimiert) annähernd parallel zur Verbindungsspanne geführt und zweispurig lichtsignalgesteuert an die nördliche Verteilerfahrbahn angebunden. Durch diese Veränderung kann auch die Erschließung des P+M-Parkplatzes optimiert werden und die Zu- und Abfahrtsbereiche deutlich verkehrssicherer ausgeführt werden. Ebenso bietet sich durch die frei gewordenen Flächen die Möglichkeit, den P+M-Parkplatz zu vergrößern.

3.2.2.5.3 Gewählte Lösung

Den Planungen für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren liegt eine Kombinationslösung der Variante 2d optimiert für die Ostseite einschließlich Abfahrtsrampe Lappersdorf und der Variante West 2b optimiert.

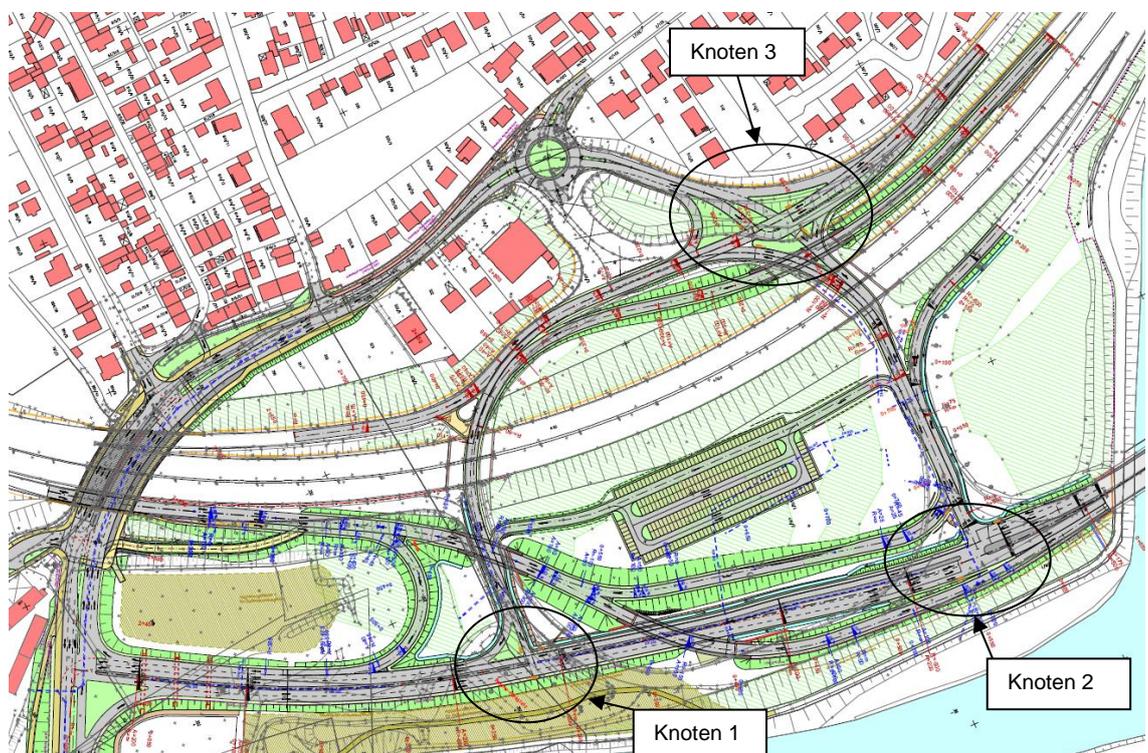


Abbildung 18: gewählte Lösung Umbau Lappersdorfer Kreisel

Nach Feststellung des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak wird diese Lösung mit Umbau des gesamten Verteilerringes den künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht und gewährleistet durch die gezielte Führung des Verkehrs die Beibehaltung aller bisher bestehenden Fahrbeziehungen. Zudem kann mit ihr eine Reduzierung des Verkehrsstroms in den angebauten Bereichen der Regensburger Straße erreicht werden.

Die Trasse der gewählten Linie wird nachfolgend kurz beschrieben. Die festgestellten Planunterlagen enthalten eine ausführliche Beschreibung und Darstellung der gewählten Linienführung (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 3.2 sowie Anlage Nr. 7.1, Plan

Nrn. 1 bis 4 und Unterlage Nr. 7.1 Blatt Nr. 5). Bezüglich der näheren Einzelheiten zur Trassenführung wird daher auf die festgestellten Planunterlagen verwiesen.

3.2.3 Planfestzustellender Ausbauumfang

3.2.3.1 Trasse der gewählten Linie

Ausbau der Nordgaustraße von der Kreuzung mit der Isarstraße/Brennesstraße bis zur Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs.18) sowie Ausbau der Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs.18) und der Regensburger Straße bis zum Innerortsanschluss in Lappersdorf

Auf einer Länge von ca. 1,1 km wird die bestehende Nordgaustraße vierstreifig ausgebaut. Gemäß den innerstädtischen Erfordernissen wird dabei u.a. den Belangen

- des ÖPNV (Bushaltestellen und teilweise Busspuren),
- des motorisierten Individualverkehrs und
- des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs

Rechnung getragen.

Entsprechend der aktualisierten Aussagen zu dem den ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 zugrundeliegenden Verkehrsgutachten wird die Belastung in diesem Abschnitt der Nordgaustraße von 21.400 bis 24.700 Kfz/24 h auf ca. 34.600 Kfz/24 h im Prognosejahr 2030 ansteigen. Der prognostizierte Schwerverkehr (Fahrzeuge über 2,8 t) für diesen Abschnitt beträgt für das Jahr 2030 im Mittel 6,6 %.

Für den vierstreifigen Ausbau zwischen Isarstraße und Amberger Straße ist die Trassenführung

- durch die bestehende Nordgaustraße und
- die angrenzenden Privatgrundstücke sowie
- die im Hinblick auf eine richtliniengerechte Trassierung geltenden Regelwerke

vorgegeben.

Die Spuraufteilung am Knoten Nordgaustraße/Isarstraße/Brennesstraße orientiert sich am Bestand. Aus Fahrtrichtung Norden wird lediglich von der Nordgaustraße eine zusätzliche Rechtsabbiegespur in die Brennesstraße sowie eine zusätzliche Rechtseinbiegespur von der Isarstraße in die Nordgaustraße angefügt. Mit dieser Spur kann die bisher vorhandene Geradeaus-/Rechtsspur aufgelöst und die Leistungsfähigkeit der gesamten Kreuzung weiter erhöht werden.

Die Einmündung der Sonnenstraße mit der Anbindung des Alex-Centers wird gemäß den neuen Verhältnissen höhengleich und verkehrsgerecht an die Nordgaustraße angebunden. Die Einmündung der Sonnenstraße wird so ausgeführt, dass eine Zu-

fahrt von der Nordgaustraße aus Nordwesten sowie eine Einfahrt in die Nordgaustraße nach Süden und nach Norden möglich sind. Eine ausreichende Erschließung des ALEX-Centers ist somit i.V.m. dem Kreuzungsbereich Nordgaustraße/Isarstraße/Brennesstraße sichergestellt.

Südlich der Nordgaustraße wird ein 3,50 m breiter Geh- und Radweg angelegt, der in beide Richtungen befahren werden kann. Der auf der Nordostseite vorhandene Geh- und Radweg bleibt bestehen und wird an die Straße „Im Gschwander“ angebunden. Die Überplanung sieht in Teilbereichen einen lagemäßigen Tausch dieses Weges mit dem begleitenden Grünstreifen vor. Die Flächenversiegelung kann hierdurch verringert werden.

Die heute bereits auf Anforderung mögliche lichtsignalgesteuerte Fußgängerquerung zwischen Sonnenstraße und Illerstraße wird in eine neue Lichtsignalanlage an der Einmündung der Sonnenstraße integriert.

Die derzeit aufgrund der bestehenden Nordgaustraße nicht vorhandene Geh- und Radwegverbindung zwischen der Fichtelgebirgsstraße und der „Alten Waldmünchener Straße“ kann künftig über den Deckel des Einhausungsbauwerks hergestellt werden. Der Anschluss der Geh- und Radwegverbindung an die „Alte Waldmünchener Straße“ erfolgt über ein Rampenbauwerk auf der Südseite der Nordgaustraße.

Aus Lärmschutzgründen und aus fahrgeometrischen Gründen wird die Gradiente der Nordgaustraße im Bereich „Im Gschwander“ bis zu 3,40 m abgesenkt. Eine weitere Absenkung ist aufgrund des vorhandenen Kanals in der Alten Waldmünchener Straße nicht möglich. Im Rahmen des Ausbaus der Nordgaustraße wird die Erschließungsstraße „Im Gschwander“ mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m Breite ausgebaut. Der bisher vorhandene direkte Anschluss an die Nordgaustraße entfällt und wird künftig über die „Fichtelgebirgsstraße“ hergestellt. Die Erschließungsstraße „Im Gschwander“ wird zum Teil auf dem Einhausungsbauwerk geführt, wodurch der Eingriff in Grundstücke Dritter minimiert werden kann. Im Westen erhält die Erschließungsstraße „Im Gschwander“ einen Wendehammer.

Aufgrund der im Rahmen des 2007 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens eingegangenen Einwendungen wurde die Linienführung der Nordgaustraße im Bereich der Einhausung so abgeändert, dass der ursprünglich vorgesehene Abbruch eines Wohngebäudes vermieden werden kann. Die Umplanung der Straßenachse führt zur Amberger Straße hin zu einem kaum merklichen Gegenbogen in der Straßentrassierung, so dass diese Abweichung von der optimalen Linienführung akzeptiert werden kann.

Die Kreuzung mit der Amberger Straße wird entsprechend den neuen Verhältnissen angepasst und leistungsfähig ausgebaut.

Ab der Amberger Straße wird die geplante Nordgaustraße in nordwestlicher Richtung geradlinig über den Regen zum bereits im Zuge der Bundesautobahn A 93 bestehenden Überführungsbauwerk geführt. Von dort aus wird der Straßenzug bestandsorientiert über die Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) und die Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) bis zum neuen Innerortsanschluss von Lappersdorf weitergeführt.

Der Regen und seine Vorlandbereiche werden mittels eines mehrfeldrigen Brückenbauwerks überführt. Die Prognosebelastung für das Jahr 2030 beträgt für diesen Neubauabschnitt 24.300 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,6 %.

Nach der Sallerner Regenbrücke in Fahrtrichtung Westen wird die Zweispurigkeit der nördlichen Fahrbahn vor der Einmündung der Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 aufgelöst. Der rechte Fahrstreifen wird zur frei geführten Rechtsabbiegespur zur Bundesstraße 16, der linke Fahrstreifen geht in die Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) über.

Die neue Verbindungsspanne verknüpft die Bundesstraße 15 mit der Bundesstraße 16 und der Anschlussstelle Regensburg Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93. Die Verbindungsspanne wird im Anschlussbereich an die Bundesstraße 15 leistungsgerecht ausgebaut, um die Sicherheit und Leichtigkeit der abzuwickelnden Verkehrsströme gewährleisten zu können.

An den Knotenpunkten mit der Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) und der Karether Hauptstraße (Kreisstraße R 15) werden Abbiegespuren angeordnet. In Fahrtrichtung Osten zur Sallerner Regenbrücke werden im Bereich dieser beiden Knoten eine Geradeausspur und eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur (Kreisstraße R 15) bzw. zwei Geradeausspuren und eine Rechtsabbiegespur (Kreisstraße Rs 18) angelegt.

Der Ausbau der Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) und der Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) erfolgt durch Abrückung der Straße von der angrenzenden Wohnbebauung weg.

Am Bauende ist die Führung der Straße im beidseits angebauten Bereich der Kreisstraße R 18 zwischen der Einmündung Bergstraße und dem Anschluss zum neuen Kreisverkehrsplatz in Lappersdorf durch die bestehende Bebauung fixiert.

Die Einmündungen der Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) im Stadtgebiet Regensburg sowie der Karether Hauptstraße (Kreisstraße R 15), der Siedlungsstraße

und der Bergstraße im Ortsteil Kareth der Marktgemeinde Lappersdorf werden entsprechend den prognostizierten Knotenpunktsbelastungen ausgebaut.

Der südlich der Nordgaustraße neu geplante, kombinierte Geh- und Radweg wird über die Sallerner Regenbrücke und die Anschlussstraße Richtung Lappersdorf weitergeführt und an das Geh- und Radwegenetz des Marktes Lappersdorf angebunden. Das für die Naherholung wichtige Wegenetz am Regen erhält im Bereich der Brückenrampen Anbindungen. Um im Bereich ihrer Hauseingänge mehr Sicherheit für die Anlieger zu erlangen wird ab der Einmündung der Bergstraße nach Norden der kombinierte Geh- und Radweg westlich der Regensburger Straße in einen Zweirichtungsrادweg und in einen Gehweg aufgespalten.

Der Straßenausbau westlich der Bundesautobahn A 93 einschließlich der Anpassungen des bestehenden Geh- und Radwegenetzes erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen angrenzenden Bebauung im Ortsteil Kareth des Marktes Lappersdorf.

Vor dem Anschluss an den neuen Innerortsanschluss in Lappersdorf wird für die Anlieger auf der Westseite der Regensburger Straße eine Haltebucht angelegt.

Umbau Lappersdorfer Kreisels

Äußerliches Hauptkennzeichen der plangegenständlichen Lösung ist die planfreie Führung der von der Bundesautobahn A 93 (Pfaffensteiner Tunnel) über die Abfahrtsrampe aus Fahrtrichtung Süden kommenden Verkehrsströme mit Ziel Bundesstraße 16 Richtung Norden. Die für das Prognosejahr 2030 zu erwartende Verkehrsbelastung von 10.000 Kfz/24 h kann über die planfrei geführte Direktrampe problemlos abgewickelt werden.

Die Direktrampe kreuzt die bestehende Verteilerringfahrbahn und die Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 höhenfrei mit Brückenbauwerken und wird dann mittels Spuraddition mit der Bundesstraße 16 Richtung Norden zusammengeführt. Damit wird ein problemloses und sicheres Einfädeln des Verkehrsstroms der Direktrampe in den Verkehrsstrom der neuen Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 gewährleistet und wie bisher eine zweistreifige Weiterführung der Bundesstraße 16 Richtung Norden sichergestellt.

Von der Direktrampe zweigt zwischen den zwei vorgenannten Brückenbauwerken mittels einer Aufteilung der Fahrspuren eine Abfahrtsrampe ab und mündet untergeordnet im Bereich des Knotens 2 in den nördlichen Verteilerkreisels in Richtung Lappersdorf bzw. Kreisstraße R 18 ein (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses). Der Einmündungsbereich wird mit zwei Einbiegespuren ausgeführt, um größere Aufstelllängen zu erhalten.

Der Anschluss der neu zu bauenden Nordgaustraße (Bundesstraße 15) mit der Bundesstraße 16 erfolgt kurz nach dem westlichen Brückenwiderlager der geplanten Sallerner Regenbrücke mit einer geradlinig nach Norden geführten Verbindungsspanne zur bestehenden Bundesstraße 16. Die Verbindungsspanne wird mit Mitteltrennstreifen ausgeführt und je nach prognostizierter Verkehrsbelastung der einzelnen Verkehrszu- bzw. Verkehrsabflüsse mit drei bis fünf Fahrstreifen ausgeführt.

Für den aus Richtung Süden von der Bundesautobahn A 93 mit Zielen in Regensburg abfließenden Verkehr ist eine separate Abfahrtsrampe vorgesehen. Der Verkehr wird über eine Ausfädelspur im Bereich der Direktrampe ausgeleitet und über eine Anschlussrampe und Spuraddition in die Verbindungsspanne Bundesstraße 15/ Bundesstraße 16 eingeleitet.

Die von Norden kommenden Verkehrsströme der Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 werden an den geplanten Knotenpunkt westlich der Sallerner Regenbrücke angebunden. Bei diesem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt wird der Verkehr der Verbindungsspanne mit zwei Linksabbiegespuren über die künftige Sallerner Regenbrücke und die Nordgaustraße zur Stadtmitte geführt. In der Gegenrichtung erhält der Verkehrsstrom Richtung Bundesstraße 16 bzw. Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 einen freien Rechtsabbieger und kann so ausreichend leistungsfähig geführt werden.

Der südliche Arm des aufgelösten Verteilerrings wird nach der Querung mit der Bundesautobahn A 93 mittels einer Lichtsignalanlage dreispurig an die neue Verbindungsspanne angebunden (Knoten 1 vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses). Der Rechtseinbiegestrom wird mit Spuraddition in die Verbindungsspanne eingeleitet. Der Linkseinbiegestrom in die Verbindungsspanne Richtung Bundesstraße 16 nach Norden wird zweispurig lichtsignalgesteuert geführt.

Kurz vor der bestehenden Regenbrücke im Zuge der Bundesstraße 16 ist ein weiterer lichtsignalgesteuerter Knoten für die Anbindung des nördlichen Astes des aufgelösten Verteilerrings erforderlich (Knoten 2 vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses). Von der Verbindungsspanne aus Richtung Süden (Sallerner Regenbrücke) kommend werden zwei Linksabbiegespuren in den verbleibenden Verteilerring Richtung Westen geleitet. Eine Geradeausspur führt weiter zur Bundesstraße 16 Richtung Norden.

Für den von der Bundesstraße 16 aus Richtung Norden kommenden Verkehr wird an diesem Knotenpunkt eine Geradeausspur Richtung Süden zum neuen Knoten westlich der Sallerner Regenbrücke geführt. Für die Verkehrsströme Richtung Bundesautobahn A 93 werden zwei Rechtsabbiegespuren angelegt. Der Verkehr auf die Bundesautobahn A 93 in Richtung Norden wird über eine Rechtsabbiegespur entlang des

nördlichen Armes des aufgelösten Kreisels auf die bestehende zweistreifige Anschlussrampe abgeleitet.

Westlich der Bundesautobahn A 93 wird die Abfahrtsrampe aus Fahrtrichtung Norden der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 einspurig mittels eines Brückenbauwerkes höhenfrei über die nördliche Verteilerfahrbahn geführt und mittels Spuraddition vor dem bestehenden Unterführungsbauwerk der Bundesautobahn A 93 an die südliche Verteilerfahrbahn und den Knoten 1 (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses) angeschlossen.

Die Kreisstraße R 18 wird an den neu entstehenden, lichtsignalgesteuerten Knoten 3 direkt in den westlichen Verteilerkiesel geführt und erhält zwei Geradeausspuren. Die Verkehre der Kreisstraße R 18 mit Ziel Lappersdorf werden über einen freien Rechtsabbieger zum Innerortsanschluss Lappersdorf geführt (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses).

Die zweispurige Verbindung vom Knoten 2 aus Osten kommend wird im Knoten 3 untergeordnet mit Lichtsignalanlage und zwei Spuren in den westlichen Verteilerring geführt. Die Verkehrsströme in Richtung Lappersdorf werden signalisiert mit einer Spur über den Kreuzungsbereich geführt und die Verkehre Richtung Norden mittels freiem Rechtsabbieger und Einfädelspur in die Kreisstraße R 18 abgeleitet. Für vom Innerortsanschluss Lappersdorf kommende Verkehrsströme werden jeweils eine Spur für Linksabbieger auf die Kreisstraße R 18 in Richtung Norden und eine Spur für Rechtseinbieger in Richtung Süden angelegt, die jeweils mit einer Lichtsignalanlage gesteuert werden.

Der vom nördlichen Knoten 3 (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses) kommende Verkehr der Kreisstraße R 18 führt zweispurig nach Süden. Der Verkehrsstrom zur Bundesautobahn A 93 Fahrtrichtung Süden wird mittels Spurteilung als Rechtsabbieger zur zweistreifigen Auffahrtsrampe geführt. Der zweite Fahrstreifen wird in Spuraddition mit der Direktrampe West (Abfahrtsast der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Norden) zweispurig zum Knoten 1 (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses) im Osten geführt.

Der neue Innerortsanschluss von Lappersdorf wird als Kreisverkehrsplatz ausgeführt.

Als Ersatz für den überbauten P + M - Parkplatz, der gegenwärtig sehr gut angenommen wird und sehr gut belegt ist, wird in der jetzigen Kreiselinnenfläche ein Ersatzparkplatz mit 258 Stellplätzen errichtet. Erschlossen wird dieser Parkplatz über eine Verbindungsstraße, die im Bereich der Verbindung des Knotens 2 mit dem Kno-

ten 3 im Norden beginnt und im Süden im Bereich des Anschlusses zum Knoten 1 wieder einmündet vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses).

3.2.3.2 Trassierung

3.2.3.2.1 Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke

Der geplante Ausbauabschnitt der Nordgaustraße (Bundesstraße 15) liegt innerhalb bebauter Gebiete und ist deshalb gemäß Ziffer 2.3 der Richtlinien zur Anlage von Straßen – Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N, Ausgabe 1988) der Kategoriengruppe B und gemäß Ziffer 2.5 der RAS-N der Verbindungsfunktions-Stufe II zuzuordnen, woraus sich gemäß Ziffer 2.6 der RAS-N die Straßenkategorie B II ergibt.

Ausgehend von obiger Straßenkategorie wird entsprechend der innerstädtischen Lage mit direkt anstehender Bebauung und Mitintegration der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer im Umfeld dieser Straße die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 50$ km/h gewählt. Diese Geschwindigkeit entspricht der Charakteristik im Weiterverlauf der Nordgaustraße Richtung Stadtmitte.

Gemäß der Ziffer 3.2 der Richtlinien zur Anlage von Straßen Teil: Linienführung (RAS-L, Ausgabe 1995) entspricht bei der vorhandenen Straßenkategorie B II die Entwurfsgeschwindigkeit V_e mit 50 km/h der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich.

Ebenfalls wird gemäß der RAS-L die Geschwindigkeit V_{85} (die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, die 85 % der unbehindert fahrenden Pkw auf nasser Fahrbahn nicht überschreiten) gleich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h festgesetzt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Planung des Abschnitts vom Knoten Isar-/ Brennesstraße bis zur Amberger Straße den minimalen bzw. maximalen Werten der RAS-L, Ausgabe 1995, gegenübergestellt.

		ungünstigster Trassierungswert	Grenzwert nach RAS-L
Kurvenmindestradius	[m]	325	80
Klothoidenmindestwert	[m]	125	30
maximale Längsneigung	[%]	1,5	12,0
Kuppenmindesthalbmesser	[m]	10.000	1.400
Wannenmindesthalbmesser	[m]	6.000	500
maximale Querneigung	[%]	2,5	8,0

Tabelle 28: Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-L 95 – Nordgaustraße

Die Trassierungsgrenzwerte sind eingehalten. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des geplanten Ausbauabschnitts keine Unstetigkeiten auftreten und eine gleichmäßige Streckencharakteristik erreicht wird. Die Radienrelationen nach der RAS-L, Ausgabe 1995, liegen alle im guten Bereich.

Die Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss ergeben sich durch:

- die bestehende Höhenlage der Nordgaustraße von Bau-km 0 + 880 bis 1 + 150,
- die Höhenlage der Kreuzungen mit der Brennes-/Isarstraße und der Amberger Straße sowie der Einmündung der Sonnenstraße,
- die Bebauungslinie des ALEX-Centers,
- die Höhenlage der bestehenden Kanäle in der Sonnenstraße, Alte Waldmünchener Straße und Amberger Straße,
- die bestehenden Zu- und Abfahrten der Tankstelle,
- die Baulinie eines Motorradcenters,
- das bestehende Wohnhaus Im Gschwander 1 (Flur-Nr. 200/134, Gemarkung Sallern) sowie
- die insgesamt entlang der Trasse vorhandene Bebauung.

Die geplante Weiterführung der Nordgaustraße über den Regen mit Anschluss zum Lappersdorfer Kreisel erfolgt angrenzend an bebauten Gebiete und ist deshalb gemäß Ziffer 2.3 i.V.m. den Ziffern 2.5 und 2.6 der RAS-N ebenfalls der Straßenkategorie B II zuzuordnen.

Ausgehend von dieser Straßenkategorie wird entsprechend der Lage mit anstehender Bebauung und Mitintegration der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer im Umfeld dieser Straße die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 50$ km/h gewählt. Diese Geschwindigkeit entspricht somit auch der Charakteristik im weiteren Verlauf der Nordgaustraße in Richtung Stadtmitte.

Gemäß der Ziffer 3.2 der RAS-L entspricht bei der vorhandenen Straßenkategorie B II die Entwurfsgeschwindigkeit V_e mit 50 km/h der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich. Ebenso wird gemäß der RAS-L die Geschwindigkeit V_{85} (die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, die 85 % der unbehindert fahrenden Pkw auf nasser Fahrbahn nicht überschreiten) gleich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h festgesetzt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Planung des Abschnitts „Weiterführung der Nordgaustraße über den Regen mit An-

schluss zum Lappersdorfer Kreisell“ den minimalen bzw. maximalen Werten der RAS-L, Ausgabe 1995, gegenübergestellt.

		ungünstigster Trassierungswert	Grenzwert nach RAS-L
Kurvenmindestradius	[m]	125	80
Klothoidenmindestwert	[m]	60	30
maximale Längsneigung	[%]	2,25	12,0
Kuppenmindesthalbmesser	[m]	2.500	1.400
Wannenmindesthalbmesser	[m]	3.250	500
maximale Querneigung	[%]	3,5	8,0

Tabelle 29: Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-L 95 – Weiterführung Nordgaustraße, Sallerer Regenbrücke

Die Trassierungsgrenzwerte sind somit ebenfalls eingehalten. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des geplanten Ausbauabschnitts keine Unstetigkeiten auftreten und eine gleichmäßige Streckencharakteristik erreicht wird.

Auch liegen die Radienrelationen nach der RAS-L alle im guten Bereich.

Als Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriss sind zu nennen:

- die vorhandene angrenzende Bebauung,
- der geplante Hochwasserschutz im Bereich des Regens,
- das hundertjährige Hochwasser des Regens (HQ₁₀₀) einschließlich Berücksichtigung eines Freibords von 50 cm im Bereich des Regens und dessen Retentionsraumes,
- die bestehende Straßenunterführung unter der Bundesautobahn A 93,
- die bestehenden Entwässerungseinrichtungen.

3.2.3.2.2 Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 sowie Anschlussäste zum bestehenden Verteilerring

Die geplanten Abschnitte Verbindungsspanne zwischen Bundesstraße 15 und Bundesstraße 16 sowie der Anschlussäste zum bestehenden Verteilerring liegen im Vorfeld bebauter Gebiete und sind deshalb gemäß Ziffer 2.3 i.V.m. Ziffern 2.5 und 2.6 der RAS-N der Straßenkategorie B II zuzuordnen.

Ausgehend von obiger Straßenkategorie und unter Berücksichtigung der zwei höhengleichen Knotenpunkte sowie der Spuradditionen zur fließenden Verflechtung des Verkehrs wird eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 60$ km/h gewählt. Diese Geschwin-

digkeit entspricht der Charakteristik der Verteilungsfunktion der Verkehrsströme dieser Straße.

Gemäß Ziffer 3.2 der RAS-L entspricht die Entwurfsgeschwindigkeit V_e mit 60 km/h bei der vorhandenen Straßenkategorie B II der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich. Ebenfalls wird gemäß der RAS-L die Geschwindigkeit V_{85} (die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, die 85 % der unbehindert fahrenden Pkw auf nasser Fahrbahn nicht überschreiten) gleich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit 60 km/h festgesetzt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Planung der Abschnitte „Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 und Anschlussäste zum bestehenden Verteilerring“ den minimalen bzw. maximalen Werten der RAS-L, Ausgabe 1995, gegenübergestellt.

		ungünstigster Trassierungswert	Grenzwert nach RAS-L
Kurvenmindestradius	[m]	500	120
Klothoidenmindestwert	[m]	175	40
maximale Längsneigung	[%]	2,5	10,0
Kuppenmindesthalbmesser	[m]	5.000	2.400
Wannenmindesthalbmesser	[m]	4.000	750
maximale Querneigung	[%]	3,0	8,0

Tabelle 30: Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-L 95 – Verbindungsspanne Bundesstraßen 15/16

Vorliegend werden somit die Trassierungsgrenzwerte eingehalten. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des geplanten Ausbauabschnitts keine Unstetigkeiten auftreten und eine gleichmäßige Streckencharakteristik sichergestellt wird.

Die Radienrelationen nach der RAS-L liegen alle im guten Bereich.

Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss sind:

- die bestehende Höhenlage des Anschlussknotens Sallerner Regenbrücke (Bundesstraße 15),
- die Höhenlage der Bundesstraße 16 im Bereich der bestehenden Regenbrücke am Bauende,
- das hundertjährige Hochwasser des Regen (HQ_{100}) einschließlich eines Freibords von 50 cm im Bereich des Regens und dessen Retentionsraumes.

Direktrampe Ost Bundesautobahn A 93 – Bundesstraße 16: Abfahrtsrampe Lappersdorf

Die geplante Direktrampe als Weiterführung der Abfahrtsrampe der Bundesautobahn A 93 von Süden her kommend Richtung Bundesstraße 16 im Norden und die Abfahrtsrampe Lappersdorf entsprechen gemäß der Nr. 5.2 der Richtlinien zur Anlage von Straßen Teil III: Knotenpunkte Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte (RAS-K-2, Ausgabe 1976) in Verbindung mit den Aktuellen Hinweisen zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete (AH-RAL-K-2, Ausgabe 1992) als Verbindungsrampe der Rampengruppe 2 (Verbindung einer Autobahn mit einer untergeordneten Straße).

Ausgehend von obiger Rampengruppe wird entsprechend der halbdirekten angepassten Verkehrsführung die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 60$ km/h gewählt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Direktrampe den minimalen bzw. maximalen Werten der RAS-K-2 mit AH-RAL-K-2 gegenübergestellt.

		ungünstigster Trassierungswert	Grenzwert nach RAS-K-2 mit AH-RAL-K-2
Kurvenmindestradius	[m]	150	120
maximale Längsneigung	[%]	+3,8 bis -5,8	+6,0 bis -7,0
Kuppenmindesthalbmesser	[m]	2.000	2.000
Wannenmindesthalbmesser	[m]	1.500	1.000
maximale Querneigung	[%]	6,0	7,0

Tabelle 31: Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 – Direktrampe Ost

Die Trassierungsgrenzwerte sind eingehalten. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des geplanten Ausbauabschnitts keine Unstetigkeiten auftreten und eine gleichmäßige Streckencharakteristik erreicht wird.

Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriss sind:

- die bestehende Abfahrtsrampe der Bundesautobahn A 93,
- die Höhenlage der planfrei kreuzenden Straßen sowie
- die Höhenlage der Bundesstraße 16 und der Verbindungsspanne im Bereich der bestehenden Regenbrücke am Bauende.

Abfahrtsrampe Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden: Auffahrtsrampe Bundesautobahn A 93 Fahrtrichtung Norden

Die an der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden von der Direktrampe abzweigende und in Spuraddition in die Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 Richtung Süden einschwenkende Abfahrtsrampe, entspricht gemäß der Nr. 5.2 der RAS-K-2 in Verbindung mit den AH-RAL-K-2 als Verbindungsrampe der Rampengruppe 2 (Verbindung einer Autobahn mit einer untergeordneten Straße). Gleiches gilt für die Auffahrtsrampe zur Bundesautobahn A 93 in Fahrtrichtung Norden.

Ausgehend von obiger Rampengruppe wird entsprechend der indirekten nicht angepassten Verkehrsführung die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 40$ km/h gewählt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Auf- und Abfahrtsrampen den minimalen bzw. maximalen Werten der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 gegenübergestellt.

		ungünstigster Trassierungswert	Grenzwert nach RAS-K-2 mit AH-RAL-K-2
Kurvenmindestradius	[m]	45	45
maximale Längsneigung	[%]	-6,0	+6,0 bis -7,0
Kuppenmindesthalbmesser	[m]	1.000	1.000
Wannenmindesthalbmesser	[m]	500	500
maximale Querneigung	[%]	7,0	7,0

Tabelle 32: Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 – BAB A 93 Abfahrtsrampe Fahrtrichtung Süden und Auffahrtsrampe Fahrtrichtung Norden

Die Trassierungsgrenzwerte sind eingehalten. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des geplanten Ausbauabschnitts keine Unstetigkeiten auftreten und eine gleichmäßige Streckencharakteristik erreicht wird.

Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss sind:

- die Lage und Höhe der Anschlussbereiche der Direktrampe und der Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16,
- die bestehende Auffahrtsrampe zur Bundesautobahn A 93 sowie der Anschluss an die nördliche Verteilerbahn im Bereich von Knoten 2 (Knoten 2 vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses)

Abfahrtsrampe Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Norden

Die geplante Direktrampe als Weiterführung der Abfahrtsrampe von der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Norden in Richtung Anschlussknoten 1 der Verbin-

dungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses) entspricht gemäß der Nr. 5.2 der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 der Rampengruppe 2 (Verbindung einer Autobahn mit einer untergeordneten Straße).

Ausgehend von obiger Rampengruppe wird entsprechend der direkt angepassten Verkehrsführung die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 60$ km/h gewählt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Direkt-rampe den minimalen bzw. maximalen Werten der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 gegenübergestellt.

		ungünstigster Trassierungs-wert	Grenzwert nach RAS-K-2 mit AH-RAL-K-2
Kurvenmindestradius	[m]	90	120
maximale Längsneigung	[%]	+2,0 bis -4,5	+6,0 bis -7,0
Kuppenmindesthalbmesser	[m]	2.000	2.000
Wannenmindesthalbmesser	[m]	1.500	1.000
maximale Querneigung	[%]	3,5	7,0

Tabelle 33: Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 - BAB A 93 Abfahrtsrampe Fahrtrichtung Norden

Die Trassierungsgrenzwerte sind bis auf den Radius 90 m vor der Spuraddition eingehalten. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des geplanten Ausbauabschnitts keine Unstetigkeiten auftreten und eine gleichmäßige Streckencharakteristik erreicht wird.

Im Bereich der Spuraddition wird aufgrund des Radius von 90 m eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h vorgesehen. Diese Maßnahme unterstützt auch eine verkehrssichere Zusammenführung der Verkehre im anschließenden Bereich des Knoten 1 (Knoten 1 vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses).

Als Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss sind anzuführen:

- die bestehende Abfahrtsrampe der Bundesautobahn A 93
- die Höhenlage der planfrei kreuzenden Straße
- die Höhenlage der Weiterführung des westlichen Verteilerringes zum Anschlussknoten 1 (Knoten 1 vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses)

Kreisstraße R. 18 / Verteilerkreisel West und Auffahrtsrampe Bundesautobahn A 93 Fahrtrichtung Süden

Der angepasste Verteilerkreisel West als Weiterführung der von Norden her kommenden Kreisstraße R 18 und die Auffahrtsrampe der Bundesautobahn A 93 in

Fahrtrichtung Süden entspricht gemäß der Nr. 5.2 der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 der Rampengruppe 2 (Verbindung einer Autobahn mit einer untergeordneten Straße).

Ausgehend von dieser Rampengruppe wird entsprechend der indirekten nichtangepassten Verkehrsführung die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 60$ km/h gewählt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Direktrampe den minimalen bzw. maximalen Werten der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 gegenübergestellt.

		ungünstigster Trassierungswert	Grenzwert nach RAS-K-2 mit AH-RAL-K-2
Kurvenmindestradius	[m]	30/ 95 (bei Auffahrtsrampe)	120/ 45 (bei Auffahrtsrampe)
maximale Längsneigung	[%]	+3,9 bis -1,0	+6,0 bis -7,0
Kuppenmindesthalbmesser	[m]	5.000	2.000
Wannenmindesthalbmesser	[m]	2.000	1.000
maximale Querneigung	[%]	5,0	7,0

Tabelle 34: Gegenüberstellung der ungünstigsten Trassierungselemente mit den zulässigen Grenzwerten nach der RAS-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2 – R 18, Verteilerkreisel West, Auffahrtsrampe BAB A 93 Fahrtrichtung Süden

Die Trassierungsgrenzwerte sind eingehalten. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des geplanten Ausbauabschnitts keine Unstetigkeiten auftreten und eine gleichmäßige Streckencharakteristik erreicht wird.

Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss sind:

- die bestehende Auffahrtsrampe zur Bundesautobahn A 93 in Fahrtrichtung Süden,
- die Höhenlage der Kreisstraße R 18 im Anschlussbereich und
- die Höhenlage des bestehenden westlichen Verteilerkreisels.

3.2.3.3 Querschnitte

3.2.3.3.1 Begründung des Querschnitts

Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke

Entsprechend der Verkehrsprognose ist für das Jahr 2030 (vgl. Band 1: Unterlage 1, Anhang 3 sowie Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses) im Ausbauabschnitt der Nordgaustraße zwischen der Kreuzung mit der Isarstraße/Brennesstraße und der Amberger Straße mit einer Verkehrsbelastung von rd. 32.100 Kfz/24 h und im weiterführenden Ausbauabschnitt mit Neubau der Sallerner Regenbrücke mit einer Verkehrsbelastung von rd. 24.300 Kfz/24 h, zu rechnen.

Der Schwerverkehrsanteil (SV) ohne städtische Busse beträgt ca. 6,0 %. Dies bedeutet einen Anteil von bis zu rd. 1.900 dem Schwerverkehr zuzuordnenden Fahrzeugen/Tag im geplanten Ausbauabschnitt von der Isarstraße/Brennesstraße bis zur Amberger Straße und rd. 1.500 Fahrzeugen des Schwerverkehrs/Tag für den anschließenden Ausbauabschnitt.

Zur Erreichung einer einheitlichen Streckencharakteristik, insbesondere aber aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung, ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Wahl eines Ausbauquerschnitts RQ 20 nach den Richtlinien zur Anlage von Straßen Teil: Querschnitte (RAS-Q 96, Ausgabe 1996) mit Berücksichtigung der Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93, Ausgabe 1993) und der Richtlinien für die Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln (RAB-Tunnel) in den beiden Streckenbereichen wirtschaftlich und zulässig.

Umbau Lappersdorfer Kreisel

Für die geplante Verbindungsspanne ist zur Erzielung einer einheitlichen Streckencharakteristik, insbesondere aber aufgrund der für das Prognosejahr 2030 (vgl. Band 1: Unterlage 1, Anhang 3 sowie Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses) zu erwartenden Verkehrsbelastung von bis zu rd. 22.600 Kfz/24 h, die Wahl des Ausbauquerschnitts RQ 20 der RAS-Q 96 (Richtlinien zur Anlage von Straßen Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996) erforderlich und gerechtfertigt.

Entsprechend der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrszahlen der einzelnen Teilabschnitte, die in den festgestellten Unterlagen (vgl. Band 1: Unterlage 1, Anhänge 1 bis 3 sowie Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses) näher aufgeführt sind werden zwischen den jeweiligen Zu- und Abfahrtsbereichen die Querschnitte der einzelnen Richtungsfahrbahnen entsprechend der zu erwartenden Verkehrsstärken gewählt.

Für die geplante Direktrampe des Abfahrtsastes der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden zur Bundesstraße 16 wird aufgrund der Verkehrsbelastung bis zur Spuraufteilung für die, zur Abwicklung der Verkehrsströme nach Lappersdorf bzw. zur Kreisstraße R 18 Fahrtrichtung Norden vorgesehene, Abfahrtsrampe der Ausbauquerschnitt Q 2 (zweispuriger Querschnitt) der RAL-K-2 gewählt. Für den weiteren Verlauf dieser Direktrampe sowie der Direktrampe vom Abfahrtsast der Autobahnanschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Norden sowie der Abfahrtsrampen wird aufgrund der Verkehrsbelastung der Ausbauquerschnitt Q 1 (einspuriger Querschnitt mit überbreiter Fahrspur) der RAL-K-2 gewählt. Für die Auffahrtsrampen zur Bundesautobahn A 93 wird der Ausbauquerschnitt Q 2 (zweispuriger Querschnitt) der RAL-K-2 wie im Bestand bereits vorhanden beibehalten.

3.2.3.3.2 Querschnittseinteilung

Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke

Der Querschnitt weist in diesem Ausbauabschnitt folgende Abmessungen auf:

2 Richtungsfahrbahnen mit jeweils 2 Fahrstreifen je 3,25 m = 4 *3,25 m	=	13,00 m
Abbiegespuren		3,00 m
Busspur/Bushaltebuchten		3,50 m
Mittelstreifen		3,50 m* /4,00 m
* beengte Verhältnisse		
bestehende Geh- und Radwege:		2,50 m
neue Geh- und Radwege		3,50 m
Fahrbahnaufweitungen im Bauwerksbereich je Fahrspur	=	0,25 m

Mittelstreifen

Mit Ausnahme der Bereiche der Einhausung und der Sallerner Regenbrücke wird der Mittelstreifen zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der Nordgaustraße mit deren Weiterführung über den Regen als Grünstreifen mit einer Breite von 4,00 m bzw. 3,50 m bei beengten Verhältnissen ausgeführt.

Grünstreifen

Im Bereich des Ausbauabschnitts der Nordgaustraße zwischen den Kreuzungen mit der Isarstraße/Brennesstraße und der Amberger Straße werden beidseits der Nordgaustraße Grünstreifen in unterschiedlicher Breite ausgeführt und entsprechend dem festgestellten landschaftsplanerischen Begleitplan bepflanzt und gestaltet (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.3.3; Anlage Nr. 12.2 A-1 und 12.2 A-1.1).

Umbau Lappersdorfer Kreisel

Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16

Der Querschnitt weist folgende Abmessungen auf:

Randstreifen	=	0,50 m
Richtungsfahrbahn mit 2 Fahrstreifen von je 3,25 m	=	6,50 m
Abbiegespuren	=	3,25 m
2 Randstreifen von je 0,50 m und Mitteltrennstreifen mit 2,00 m	=	3,00 m
Richtungsfahrbahn mit 2 Fahrstreifen von je 3,25 m	=	6,50 m
Abbiegespuren	=	3,25 m
Randstreifen	=	0,50 m

Im Bereich zwischen den höhengleichen Anschlussknoten 1 und 2 (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses) wird aufgrund der in diesem Abschnitt vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung in Fahrtrichtung Süden nur eine Richtungsfahrbahn mit 3,25 m ausgeführt. Anstelle der zweiten Fahrbahn wird hier eine Standspur

mit 2,00 m Breite ausgeführt, um die Verbindung nach Süden auch in einem eventuellen Pannenfall gewährleisten zu können.

Kreisverkehrsplatz Innerortsanschluss Lappersdorf

Außendurchmesser	d_A	=	40,00 m
Kreisfahrbahnbreite	b	=	6,50 m
Fahrbahnbreite Knotenpunktzufahrt	b_z	=	4,50 m
Fahrbahnbreite Knotenpunktausfahrt	b_a	=	5,00 m
Ausrundungsradius Knotenpunktzufahrt	R_z	=	15,00 m
Ausrundungsradius Knotenpunktausfahrt	R_a	=	15,00 m
Querneigung der Kreisfahrbahn	q	=	2,50 %
Breite der Fahrbahnteiler		=	2,00 m
Breite des Fahrbahnteilers mit Geh- und Radwegquerung		=	2,50 m

Kreisstraße R 18/Verteilerkreisel West

Der Querschnitt weist folgende Abmessungen auf:

2 Randstreifen mit je 0,25 m		=	0,50 m
2 Fahrspuren mit je 3,50 m		=	7,00 m

Die näheren Einzelheiten zur Querschnittsaufteilung der einzelnen Ausbauabschnitte, Straßen, Rampen, Anbindungen und Anschlussäste können den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 4.2.2; Anlage Nr. 6, Plan-Nrn. 1 bis 6) entnommen werden, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird.

3.2.3.4 Fahrbahnbefestigungen

Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke mit Weiterführung zum Innerortskreisel Lappersdorf

Der Oberbau des Ausbauabschnitts der Nordgaustraße zwischen den Kreuzungen mit der Isarstraße/Brennesstraße und der Amberger Straße werden entsprechend der Verkehrsbelastung in Bauklasse I gemäß den Vorgaben der "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen" (RStO 01) bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien bituminös befestigt.

Der weiterführende Abschnitt mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Weiterführung über die Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) und Regensburger Straße (Kreisstraße R 18) nach Lappersdorf werden entsprechend der Verkehrsbelastung in Bauklasse II gemäß den Vorgaben der "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen" (RStO 01) bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien bituminös befestigt.

Die Brennesstraße, die Isarstraße und die Amberger Straße werden im Kreuzungsbereich mit der Nordgaustraße wie die Nordgaustraße in Bauklasse I gemäß den Vor-

gaben der "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen" (RStO 01) bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien bituminös befestigt.

Die Erschließungsstraße „Im Gschwander“ erhält eine bituminöse Befestigung in Bauklasse IV gemäß den Vorgaben der "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen" (RStO 01) bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien.

Die Anschlussbereiche der Sonnenstraße und der Lappersdorfer Straße im Stadtbereich Regensburg sowie der Hauptstraße, der Siedlungsstraße und der Bergstraße im Ortsteil Kareth des Marktes Lappersdorf werden bituminös in Bauklasse II gemäß den Vorgaben der "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen" (RStO 01) bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien befestigt.

Die kombinierten Geh- und Radwege werden gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 01) bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien bituminös befestigt.

Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastungen werden die Ausbau- bzw. Streckenabschnitte

- der Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16,
- der Direktrampen von den Ausfahrten der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus südlicher und nördlicher Fahrtrichtung sowie die Ausfahrtbereiche selbst,
- der Auffahrten der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 in südlicher und nördlicher Fahrtrichtung
- der Kreisstraße R 18/westlicher Verteilerring
- der Abfahrtsrampe Lappersdorf
- der nördliche und südliche Verteilerring

in Bauklasse II gemäß den Vorgaben der "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen" (RStO 01) bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien bituminös befestigt.

Der Kreisverkehr des Innerortsanschlusses Lappersdorf wird in Bauklasse I gemäß den Vorgaben der "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrs-

flächen" (RStO 01) bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien bituminös befestigt.

Die zur Erschließung des P + M – Parkplatzes erforderliche Anbindungsstraße sowie die Fahrwege innerhalb dieses Parkplatzes erhalten eine Befestigung in Asphaltbauweise entsprechend der Bauklasse IV gemäß den RStO 01 bzw. entsprechend den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Richtlinien. Die Befestigung der Stellplätze selbst wird wasserdurchlässig gestaltet.

3.2.3.5 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.

In den angebauten Streckenabschnitten werden die neuen Verhältnisse an den Bestand angepasst und Höhenunterschiede mittels Stützwandkonstruktionen ausgeglichen.

Im Bereich des Hochwasserabflusses des Regens wird der jeweilige Böschungsfuß mit Gabionen befestigt, um im Hochwasserfall die Standfestigkeit der Böschungen gewährleisten zu können und Ausschwemmungen zu verhindern.

3.2.3.6 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke und Weiterführung zum Innerortskreisel Lappersdorf

Anbindung von Straßen aus dem Stadtgebiet Regensburg

➤ Kreuzung Nordgaustraße/Isarstraße/Brennesstraße

Der höhengleiche Knotenpunkt wird entsprechend dem geplanten vierstreifigen Ausbau der Nordgaustraße angeglichen und die vorhandene Lichtsignalanlage den neuen Verhältnissen angepasst. Die Verkehrsbeziehungen bleiben wie im Bestand erhalten bzw. werden optimiert.

➤ Einmündung Sonnenstraße

Die höhengleiche Einmündung der Sonnenstraße in die Nordgaustraße erfährt folgende Veränderungen:

- der anzupassende Anschluss erfolgt senkrecht zur künftig vierstreifigen Nordgaustraße unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung;
- von der Nordgaustraße kann nur noch der von Norden kommende Verkehr in die Sonnenstraße einfahren;
- für den von der Sonnenstraße in die Nordgaustraße einfahrenden Verkehr sind 2 Aufstellbereiche für Linkseinbieger und eine Rechtseinbiegespur vorgesehen.

Die vorhandene Lichtsignalanlage wird an die neuen Verhältnisse angepasst.

➤ Einmündung Hans-Hayder Straße/Sonnenstraße/

Um mögliche Schleichverkehre vom ALEX-Center über die Straßenverbindung Hans-Hayder-Straße - Sonnenstraße zur Nordgaustraße zu unterbinden wird der Einmündungsbereich der Hans-Hayder-Straße in die Sonnenstraße durch den Einbau einer Verkehrsinsel so umgebaut, dass aus der Hans-Hayder-Straße nur noch ein Einbiegen in die Sonnenstraße in Fahrtrichtung Westen möglich ist.

Für Radfahrer ist in der Verkehrsinsel eine separate Radspur zur Sonnenstraße in Richtung Nordgaustraße vorgesehen. Zusätzlich wird für Radfahrer, die den südlich der Nordgaustraße verlaufenden kombinierten Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Westen nutzen wollen eine eigene Abbiegespur in der Sonnenstraße vorgesehen (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 1).

➤ Alte Waldmünchener Straße

Die - bereits bisher gesperrte - Einmündung der „Alte Waldmünchener Straße“ in die Nordgaustraße entfällt. Die „Alte Waldmünchener Straße“ endet südlich der Nordgaustraße mit einem Wendehammer. Zur Herstellung einer durchgehenden Geh- und Radwegverbindung zur „Fichtelgebirgsstraße“ wird eine höhenfreie Geh- und Radwegquerung über die Einhausung vorgesehen. Das Rampenbauwerk wird behindertengerecht ausgeführt.

➤ Im Gschwander

Die Erschließungsstraße „Im Gschwander“ wird entsprechend den neuen Verhältnissen mit einer Breite von 5,0 m ausgebaut. Die bestehende Einmündung in die Nordgaustraße entfällt. Am westlichen Ende wird die vorhandene Wendeanlage gemäß den einschlägigen Richtlinien ausgebaut. Im Bereich der Einhausung verläuft die Straße direkt auf dem nördlichen Teil des Deckels der Einhausung. Zwischen Erschließungsstraße und Grundstücksgrenze wird ein Grünstreifen mit einer Breite von 5,00 bis 7,50 m Breite ausgeführt.

➤ Kreuzung mit der Amberger Straße

Die höhengleiche Kreuzung mit der Amberger Straße wird den neuen Verhältnissen angepasst. Sie wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

➤ Anschlussknoten mit der Verbindungsspanne

Nach der neuen Sallerner Regenbrücke entsteht ein neuer höhengleicher Anschluss der verlängerten Nordgaustraße mit der Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16). Der Knotenpunkt wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

➤ Einmündung der Lappersdorfer Straße

Die aus Richtung Süden ankommende Lappersdorfer Straße (Kreisstraße Rs 18) wird senkrecht und untergeordnet an den neuen und künftig als Kreisstraße Rs 15 eingestuften Ausbauabschnitt angebunden. Der Einmündungsbereich wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

Straßen auf dem Gebiet des Marktes Lappersdorf

➤ Einmündung der Hauptstraße im Ortsteil Kareth

Die höhengleiche Einmündung der Hauptstraße einschließlich der vorhandenen Lichtsignalanlage wird den neuen Verhältnissen angepasst.

➤ Einmündung der Siedlungsstraße im Ortsteil Kareth

Die Siedlungsstraße erhält eine einspurige Zufahrt zur „Regensburger Straße“ mit einer Breite von 3,50 m. In die Regensburger Straße sind dabei nur Rechtseinbiegevorgänge in Fahrtrichtung Süden möglich.

➤ Einmündung der Bergstraße im Ortsteil Kareth

Die bestehende höhengleiche Einmündung der „Bergstraße“ wird an die neuen Verhältnisse angepasst.

➤ Anschluss am Bauende

Im Anschlussbereich an den neuen Innerortsanschluss Lappersdorf am Bauende wird die Straße an die neuen Höhenverhältnisse des Kreisverkehrsplatzes angepasst.

Private Zufahrten

Private Zufahrten zur Nordgaustraße, zur Lappersdorfer Straße, zur Regensburger Straße und sonstiger durch das geplante Bauvorhaben zu ändernder Straßen werden der neuen Situation angepasst bzw. durch neue Zufahrten ersetzt.

Umbau des Lappersdorfer Kreisels

➤ Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16

Bei Bau-km 0 + 130 mündet die, für den aus Richtung Süden von der Bundesautobahn A 93 mit Zielen in Regensburg abfließenden Verkehr, vorgesehene Abfahrtsrampe mit Spuraddition in die Verbindungsspanne ein. Im weiteren Verlauf mündet bei Bau-km 0 + 250 aus Richtung Westen kommend die Fahrspur für den Verkehrsstrom aus dem südlichen Verteilerring als freier Rechtsabbieger mittels Spuraddition in die Verbindungsspanne ein. Der Linkseinbieger vom westlichen Verteilerring wird bei Bau-km 0 + 280 über eine Lichtsignalanlage höhengleich in die Verbindungsspanne geführt. Bei Bau-km 0 + 562 entsteht mit dem Knoten 2, der Anbindung des nördlichen Verteilerarms, ein lichtsignalgesteuerter, höhengleicher Knotenpunkt. Von der Verbindungsspanne von Süden kommend werden hier

2 Linksabbiegespuren vorgesehen. Ebenso werden im Zuge der Bundesstraße 16 von Norden kommend 2 Rechtsabbiegespuren ausgeführt. In die Lichtsignalsteuerung werden dabei im Bereich des Knotens 2 nur die 2 Rechts- und Linksabbiegespuren sowie die Geradeausfahrspur in Fahrtrichtung Süden der Verbindungsspanne einbezogen.

➤ Kreuzung Kreisstraße R 18/westlicher und nördlicher Verteilerring/Weiterführung Innerortsanschluss Lappersdorf (Knoten 3 – vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses)

Die Kreisstraße R 18 wird am neu entstehenden, lichtsignalgesteuerten Knoten 3 direkt in den westlichen Verteilerkreisel geführt und erhält zwei Geradeausspuren. Die Verkehrsströme der Kreisstraße R 18 mit Ziel Lappersdorf werden über einen freien Rechtsabbieger zum Innerortsanschluss Lappersdorf geführt. Die zweispurige Verbindung vom Knoten 2 aus Osten kommend wird im Knoten 3 untergeordnet mit Lichtsignalanlage und zwei Spuren in den westlichen Verteilerring geführt. Die Verkehrsströme in Richtung Lappersdorf werden signalisiert mit einer Spur über den Kreuzungsbereich, die Verkehre Richtung Norden mittels freiem Rechtsabbieger und Einfädelspur in die Kreisstraße R 18 geführt. Vom Innerortsanschluss Lappersdorf werden jeweils eine Spur für Linksabbieger auf die R 18 in Richtung Norden und eine Spur für Rechtseinbieger in Richtung Süden ausgeführt, die jeweils mit einer Lichtsignalanlage gesteuert werden.

Die näheren Einzelheiten zu den einzelnen Kreuzungs-, Einmündungs- und Anschlussbereichen sind in den festgestellten Planunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 4.3; Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 4 und Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5; Band 2: Unterlage 7.3).

3.2.3.7 Ingenieurbauwerke

Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerer Regenbrücke

➤ Einhausung BW 0-1

Von Bau-km 1 + 271 bis 1 + 670 wird im Hinblick auf die hier sehr nah heranrückende Wohnbebauung aus Immissionsschutzgründen eine Einhausung errichtet, die sich am Höhenverlauf der nördlichen Erschließungsstraße „Im Gschwander“ orientiert.

Die Einhausung erstreckt sich über beide Richtungsfahrbahnen. Auf der Südseite ist die Wand der Einhausung sichtbar, im Norden schließt die Oberkante der Einhausung mit der Erschließungsstraße „Im Gschwander“ ab.

Folgende Hauptabmessungen sind vorgesehen:

Gesamtlänge:	399,00 m
Gesamtbreite:	21,00 m
lichte Höhe:	≥ 4,70 m

➤ Sallerner Regenbrücke BW 0-3

Für die Querung des Regens im Weiterverlauf der Nordgaustraße ist der Neubau eines zusätzlichen Brückenbauwerks erforderlich. Die Brücke wird als 8-Feldbrücke mit 2 Flusspfeilern ausgeführt. Es handelt sich um 2 Einzelquerschnitte je Richtungsfahrbahn mit einer Lichtfuge von ca. 3 m zwischen den beiden Brückenüberbauten. Die Brückenunterkante liegt über der vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg geforderten Höhe von 333,60 m + 0,50 m Freibord. Um die Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Chamb, Regentalau und Regen zwischen Roding und Mündung in die Donau“ durch Spritzwasser von der Brücke zu minimieren sind auf der Sallerner Regenbrücke jeweils beidseitige 2,50 m hohe Spritzschutzwände vorgesehen. Gleichzeitig dienen diese Spritzschutzwände aber auch noch als Überflughilfen für Vögel und Fledermäuse. Zusätzlich bewirken diese Wände eine Kanalisierung und Ableitung der Luftschadstoffe nach oben.

Folgende Hauptabmessungen sind vorgesehen:

lichte Weite:	ca. 280,00 m
lichte Höhe:	≥ 5,00 m
Breite zwischen den Geländern:	22,50 m
Brückenklasse:	gemäß DIN Fachbericht

➤ Stützmauern

Zur Einpassung der tiefergelegten Gradienten an das bestehende Gelände und die nah heranreichende Bebauung sind im Bereich zwischen der Einmündung der Sonnenstraße und der Amberger Straße beidseits Stützwände, in unterschiedlichen - durch das jeweils anstehende Gelände bedingten - Höhen, erforderlich. Um die statischen Erfordernisse zu erfüllen sind bei Bedarf im Bereich tiefer Einschnitte auch Bohrpfähle mit Rückverankerung erforderlich.

Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Im Zuge des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels sind folgende Bauwerke erforderlich:

➤ Bauwerk BW 1-1

Brücke im Zuge der Direktrampe vom Abfahrtsast der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden zur Bundesstraße 16 über den südlichen Verteilerring bei Bau-km 0+481.

Folgende Hauptabmessungen sind vorgesehen:

lichte Weite:	≥ 19,50 m
lichte Höhe:	≥ 4,70 m
Breite zwischen den Geländern:	11,50 m
Brückenklasse:	gemäß DIN Fachbericht

➤ Bauwerk BW 1-2

Brücke im Zuge der Direktrampe vom Abfahrtsast der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Süden zur Bundesstraße 16 über die Verbindungsspanne Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 bei Bau-km 0+602.

Folgende Hauptabmessungen sind vorgesehen:

lichte Weite:	≥ 65,80 m
lichte Höhe:	≥ 4,70 m
Breite zwischen den Geländern:	10,00 m
Brückenklasse:	gemäß DIN Fachbericht

➤ Bauwerk BW W-1

Brücke im Zuge der Direktrampe vom Abfahrtsast der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 aus Fahrtrichtung Norden über den aus Osten vom Knoten 2 (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses) kommenden und zum Knoten 3 (vgl. Abbildung 18 auf Seite 191 dieses Beschlusses) führenden nördlichen Verteilerring bei Bau-km 0+202.

Folgende Hauptabmessungen sind vorgesehen:

lichte Weite:	≥ 55,20 m
lichte Höhe:	≥ 4,70 m
Breite zwischen den Geländern:	10,00 m
Brückenklasse:	gemäß DIN Fachbericht

➤ Stützmauern

Zur Einpassung der tiefergelegten Gradienten im Bereich der Brückenbauwerke und der eng angrenzenden Dammböschungen in den Bauwerksbereichen sind in Abhängigkeit vom anstehenden Gelände Stützkonstruktionen in unterschiedlichen Höhen erforderlich.

3.2.3.8 Baugrund und Entwässerung

- Baugrund

Im Bereich des Lappersdorfer Kreisels liegen aufgrund des Baus der Anschlussstelle Regensburg-Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 Bodenaufschlüsse vor. Demnach stehen unter einer ca. 30 cm starken Oberbodenschicht 3,00 m bis

4,50 m mächtige sandige bzw. kiesige Schichten an. Dieses Schichtpaket ist halbfest bis lose gelagert und leicht bindig bis bindig. Unter diesen Schichten liegt risiger, zerklüfteter und hart gelagerter Kalkstein an.

Im Bereich der Kreisstraße R 18 in Lappersdorf liegen zwar keine Bodenaufschlüsse vor. Es werden jedoch ähnliche Baugrundeigenschaften wie im Bereich des Lappersdorfer Kreisels erwartet.

Im Bereich der Nordgaustraße wird die Oberkante des Erdplanums überwiegend in Decklehmen liegen, welche nicht ausreichend tragfähig sind. Deshalb wird ein etwa einlagiger Bodenaustausch erforderlich. Unter den Decklehmen stehen meist gut tragfähige Kiessande und im Bereich der Einhausung Festgestein an. Dieses ist als Baugrund für Gründungen sehr gut geeignet. Zur Errichtung der Einhausung ist ein Verbau erforderlich.

Im Regental stehen zur Gründung der Regenbrücke sehr gut tragfähiger Kalkstein sowie tragfähige Tone an.

Die untersuchten Bodenproben sind hinsichtlich ihrer Schadstoffgehalte mit einer Ausnahme unbedenklich. In einer Probe wurde ein erhöhter PAK-Gehalt angetroffen, so dass diese Probe als Z2-Material gemäß der Mitteilung 20 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) einzustufen ist und entsprechend entsorgt bzw. verwertet werden muss. Eine Wasserprobe aus dem Bereich der geplanten Einhausung ist schwach betonangreifend.

- Entwässerung

Die geplante Straßenentwässerung ist in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlage 1, Kapitel 4.5; Unterlagen 7.1 und 7.2, jeweils Blatt Nrn. 1 bis 5; Band 2: Anlage Nr. 8, Blatt Nrn. 1 und 2; Unterlage Nr. 8, Blatt Nrn. 3 bis 12 sowie Band 4: Unterlagen 13.1 bis 13.2, Blatt Nr. 2). Bezüglich der näheren Einzelheiten wird daher auf diese Unterlagen verwiesen.

Die Bemessung der Entwässerungsanlagen wurde nach den einschlägigen Richtlinien sowie den dazugehörigen EDV-Programmen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt durchgeführt und mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt.

Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke

Das Straßenabwasser wird über Sinkkästen gesammelt und über Entwässerungskanäle dem vorhandenen Kanalsystem zugeführt. Die Einleitung erfolgt im Bereich der nördlichen Spur zwischen „Isarstraße“ und „Sonnenstraße“ in den bestehenden Regenwasserkanal DN 300/350 der Nordgaustraße.

Vom Hochpunkt dieses Straßenabschnitts auf Höhe „Alte Waldmünchener Straße“ wird im Verlauf der südlichen Fahrspuren ein neuer Entwässerungskanal vorgesehen, der im Bereich der Kreuzung mit der Brennessstraße und Isarstraße in den bestehenden Eikanal einmündet.

Vom Hochpunkt bis zur Kreuzung mit der Amberger Straße wird ebenfalls ein neuer Regenwasserkanal errichtet. Im Bereich vor der Kreuzung mit der Amberger Straße wird ein Stauraumkanal vorgesehen, der das anfallende Straßenabwasser zurückhält und gedrosselt in den bestehenden Kanal in der Amberger Straße nach Süden weiterleitet.

Im Bereich „Im Gschwander“ wird das Oberflächenwasser der Erschließungsstraße in die nördlich gelegenen öffentlichen Grünbereiche geführt und flächig versickert. Bei Starkregen wird das anfallende Oberflächenwasser über Muldeneinläufe dem bestehenden Mischwasserkanal DN 400 zugeführt.

Das Straßenabwasser im östlichen Bereich der Sallerner Regenbrücke bis zum Hochpunkt wird über Sinkkasteneinläufe und Entwässerungsrohrleitung zum vorstehend beschriebenen Stauraumkanal geführt. Im restlichen Bereich wird das Straßenabwasser über Sinkkästen und Entwässerungsrohrleitung dem bestehenden Kanal der Gemeinde Lappersdorf zugeführt.

Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Das System zur Behandlung des anfallenden Straßenabwassers und wild abfließenden Wassers im Bereich der Umbaumaßnahme basiert auf dem im Zuge des Baus der Anschlussstelle Regensburg-Nord im Jahr 1977 errichteten Entwässerungssystem. Mit dem Umbau des Lappersdorfer Kreisels wird in diesem Bereich das bestehende Entwässerungssystem rückgebaut und entsprechend dem aktuellen Stand der Technik neu geordnet.

Die zukünftige Behandlung des anfallenden Straßenabwassers und wild abfließenden Niederschlagswassers ist dabei mehrgliedrig aufgebaut. In erster Linie soll das außerhalb des Trinkwasserschutzgebietes anfallende Oberflächenwasser (ohne Autobahnflächen) weder gesammelt, noch gefasst, sondern breitflächig durch die belebte Bodenzone versickert werden. Dadurch ist es möglich naturnahe Verhältnisse zu erreichen.

Einzelne kleinere Straßenteilbereiche deren Straßenabwasser wegen vorhandener Mittelstreifen etc. gesammelt werden muss sollen auf größeren Nebenflächen flächenhaft versickert werden.

Nachdem bei größeren Regenereignissen das anfallende Oberflächenwasser nicht mehr vollständig versickert, wird es über Rasenmulden, Einlaufschächte und

Entwässerungsleitungen gefasst und den geplanten Abwasserbehandlungsanlagen zugeführt.

Diesen beiden Regenklärbecken (RKB1 und RKB2) werden nicht nur alle weiteren Straßenabwässer aus den befestigten Flächen des Kreisels, sondern auch aus den beiden Teilstücken der Bundesautobahn A 93 zugeführt.

Zur Abscheidung von Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffen werden in die Regenklärbecken funktionsfähige Abscheidevorrichtungen integriert. Von den Regenklärbecken wird das behandelte Oberflächenwasser dem Regen als Vorfluter zugeführt.

Die zur Versickerung von Oberflächenwasser über eine geeignete bewachsene Oberbodenschicht vorgesehenen Flächen liegen tiefer als der Straßenkörper mit seinen Entwässerungseinrichtungen. Aufgrund der Größe der zur Versickerung vorgesehenen Flächen und deren tieferer Lage gegenüber dem Straßenkörper ist auch bei extremen Witterungsverhältnissen (Dauerfrost, Tauwetter mit gefrorener Bodenzone u. ä.) genügend Kubatur vorhanden, um auch im Falle einer beeinträchtigten Versickerung das anfallende Oberflächenwasser zurückhalten zu können.

Die Anlagen zur Reinigung des Niederschlagswassers sind so angelegt, dass sie von den jeweiligen Straßenabschnitten aus leicht zugänglich und zu unterhalten sind.

3.2.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

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

Bei der Trassierung und hierbei insbesondere durch die Führung der Nordgaustraße im Bereich „Im Gschwander“ in einem Einhausungsbauwerk wurde darauf geachtet, dass durch das geplante Straßenbauvorhaben keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen (§ 50 BImSchG).

Bei der Beurteilung des Vorhabens aus immissionsschutztechnischer Sicht ist zu unterscheiden zwischen dem Ausbaubereich und dem nachgeordneten bzw. umgebenden Straßennetz.

Im Ausbaubereich sind die Auswirkungen des Vorhabens durch die baulichen Veränderungen der geplanten Straße mit Verschiebungen der lärmemittierenden Quellen zu prüfen.

In Bezug auf das nachgeordnete bzw. umgebende Straßennetz ist zu prüfen, ob das Bauvorhaben Verkehrszuwächse im nachgeordneten Straßennetz nach sich zieht, die die Grenze zur Gesundheitsgefahr überschreiten und aus diesem Grund einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen begründen.

3.2.4.1 Verkehrslärmschutz

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

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. 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 Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.

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

3.2.4.1.1 § 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 usw. und die sonstige Gestaltung der Straße.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linienführung, die Höhenlage und die sonstige Gestaltung des Ausbaus der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.2.4 und 3.2.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke bis zum Innerortskreisel

Im Ausbaubereich zwischen der Kreuzung mit der Isarstraße/Brennesstraße und der Amberger Straße liegt die Nordgaustraße innerhalb von Gebieten, die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen. Im anschließenden Neubauabschnitt mit der neu zu errichtenden Sallerner Regenbrücke bis zum Anschluss der Lappersdorfer Straße und in der Weiterführung bis zur Anbindung der Hauptstraße im Bereich des Ortsteils Kareth der Marktgemeinde Lappersdorf verläuft der geplante Straßenzug weitgehend außerhalb von Gebieten die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen. Im vorstehend beschriebenen Bereich sind 4 durchgehende Fahrspuren für den Individualverkehr und in Teilen zusätzlich Busspuren sowie in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen zusätzliche Ein- und Abbiegespuren vorgesehen. Die Ergänzung des bestehenden und den neuen Verhältnissen anzupassenden Fahrbahnquerschnitts der Nordgaustraße erfolgt wegen der zum Teil sehr nahe an die Nordgaustraße herangerückten Bebauung und des hier teilweise sehr stark ansteigenden Geländes auf der Südseite der bestehenden Nordgaustraße.

Ab der Anbindung der Hauptstraße bis zum Bauende am Innerortsanschluss Lappersdorf verläuft der Straßenzug wieder innerhalb von Gebieten, die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen. Der durchgehend vierspurige Querschnitt

wird ab der Anbindung der Bergstraße im Ortsteil Kareth des Marktes Lappersdorf auf 2 durchgehende Fahrspuren reduziert.

Trassenverschiebungen zur weiteren Optimierung der Lärmvermeidung im Bereich schutzwürdiger Gebiete sind unter Berücksichtigung aller Belange sowie der vorhandenen örtlichen Verhältnisse nicht erforderlich bzw. auch nicht möglich.

Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Der Umbaubereich liegt weitestgehend außerhalb von Gebieten, die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen. Im Wesentlichen handelt es um den Umbau eines bereits bestehenden Verteilerrings. Trassenverschiebungen zur Lärmvermeidung im Bereich schutzwürdiger Gebiete sind aufgrund der durch die vorhandene Wohnbebauung am Westrand und dem Regen am Ostrand des Umbaubereichs eingeschränkten räumlichen Verhältnisse nicht möglich und unter Berücksichtigung aller Belange auch nicht erforderlich.

3.2.4.1.2 Lärmschutz im Ausbaubereich

3.2.4.1.2.1 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(Tag) 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.

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).

3.2.4.1.2.2 Verkehrslärberechnung

Ausgangsdaten

Die schalltechnischen Berechnungen (Band 3: Unterlage 11.1, Bericht Nr. M111829/03 und Unterlage 11.2, Bericht Nr. M67 636/3) berücksichtigen folgende Eingangsgrößen:

- die durchgehenden Fahrspuren sowie gesondert die Busspuren im Zuge der Nordgaustraße und der Regensburger Straße;
- die geplanten Straßengradienten,
- den an die Straßen angrenzenden Geländeverlauf,
- die Verkehrsprognose „Planfall mit Sallerner Regenbrücke“, Prognosejahr 2020 (Anmerkung: wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 ausgeführt sind die Aussagen zu den für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbelastungen auch für das Prognosejahr 2030 noch zutreffend), Ausbaulösung, Plan 9a und 9b, Professor Dr.-Ing. Kurzak,
- die Angaben zu den Busfahrten mit Umlegung der Linien 14 und 15 über die Sallerner Regenbrücke,
- der P+M-Parkplatz mit 1548 Bewegungen während des Tages und 124 Bewegungen während der Nacht,
- die Erschließungsstraße zum/vom P+M-Parkplatz mit 774 Bewegungen am Tag und 62 Bewegungen in der Nacht,
- die zulässige Höchstgeschwindigkeit von $V_{zul.} = 50$ km/h für die Nordgaustraße und die Regensburger Straße,

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit von $V_{zul.} = 50/60/70/80$ km/h im Bereich des Lappersdorfer Kreisels (vgl. Band 3: Unterlage 11, Bericht Nr. M67 636/3, Anhang E),
- der Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen $D_{StrO} = 0$ dB(A) in den Straßenabschnitten mit Geschwindigkeiten $V_{zul.} \leq 60$ km/h bzw. $D_{StrO} = -2$ dB(A) in den Straßenabschnitten mit Geschwindigkeiten $V_{zul.} > 60$ km/h; in den Straßenabschnitten außerhalb des Ausbaubereichs mit Geschwindigkeiten $V_{zul.} > 60$ km/h wurde sicherheitshalber ein $D_{StrO} = 0$ dB(A) zugrunde gelegt,
- die bestehenden Lärmschutzwände an der Bundesautobahn A 93 und der Kreisstraße R 18,
- die im Rahmen der geplanten Baumaßnahme vorgesehene Einhausung der Nordgaustraße und die Lärmschutzwände im Bereich der Nordgaustraße und der Regensburger Straße sowie im Bereich des zum Umbau vorgesehenen Lappersdorfer Kreisels. Die auf der Sallerner Regenbrücke geplanten Spritzschutzwände werden schalltechnisch nicht mit berücksichtigt, auch wenn sie sich in lärmtechnischer Hinsicht in gewissem Umfang positiv auswirken.

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. 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.

Die angesetzten Belastungen beruhend auf der Verkehrsprognose „Planfall mit Sallerner Regenbrücke“, Prognosejahr 2020 vom 17. Januar 2008, die nach Aussage des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak vom 6. November 2013 auch für

das Prognosejahr 2030 noch zutreffend ist (vgl. Band 1: Unterlage 1, Anhänge 1 und 2), erscheinen uns methodisch richtig und inhaltlich nachvollziehbar.

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 für die einzelnen Aus-, Neu- und Umbaumaßnahmen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 11, Bericht Nr. M67 636/3, S. 6 des Anhangs E) zu entnehmen. Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung der betrachteten Gebiete wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und deren Ergebnisse bestätigt. Soweit von Einwendern die Berechnungen als falsch oder unglaubwürdig bezeichnet werden, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Unterlagen der Überprüfung durch die Fachbehörde standgehalten und daher von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden sind. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

3.2.4.1.2.3 Ergebnis

Die immissionsschutzrechtlichen Gebietseinstufungen der Bebauungen im Einwirkungsbereich des plangegenständlichen 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 3: Unterlage 11.1, Bericht Nr. M111829/03, Kapitel 5.1, Tabelle 2; Unterlage 11.2, Bericht M67 636/3, Kapitel 5.1, Tabelle 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.

Das geplante Straßenbauvorhaben stellt keinen reinen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar. Es war daher zu überprüfen, ob eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nach § 1 Abs. 1 und Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Die Änderung wird als wesentlich eingestuft, da

- die Nordgaustraße um durchgehende Fahrspuren erweitert wird sowie durch den Neubau der Sallerner Regenbrücke ein Anschluss an die Regensburger Straße im Bereich der Marktgemeinde Lappersdorf neu hergestellt wird und
- der Lappersdorfer Kreisel ebenfalls mit zusätzlichen durchgehenden Fahrspuren ausgestattet wird.

Die Berechnungen wurden jeweils an den maßgebenden Gebäude- bzw. Grundstücksseiten und entsprechend Ziffer 10.6 Abs. 2 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - durchgeführt. Diese Gebäude sind für die Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen maßgebend. Die näheren Einzelheiten und Ergebnisse sind in den Planfeststellungsunterlagen (Ordner 3: Unterlage 11, Berichte M65 242/3, M67 636/3), auf die Bezug genommen wird, dargestellt.

a) Ausbau der Nordgaustraße bis zur Kreuzung mit der Amberger Straße (Band 3: Unterlage 11.1, Bericht M111829/03):

Entsprechend dem Bericht Nr. M65 242/3 des Büros Müller BBM der Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 war, wurden - bei Berücksichtigung der in dem genannten Bericht aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen - von den untersuchten 118 Immissionsorten an 63 Immissionsorten die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte überschritten.

Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger das Büro Müller BBM mit ergänzenden Untersuchungen beauftragt, deren Ergebnisse

im Bericht Nr. M111829/03 zusammengefasst sind. Dieser Bericht ist Bestandteil der Unterlage 11 in Band 3 der festgestellten Planunterlagen und ersetzt den Bericht Nr. 65 242/3, der – wie vorstehend bereits ausgeführt - den ausgelegten Planunterlagen zugrunde lag. Durch die nunmehr vorgesehene Erhöhung der westlich an das Einhausungsbauwerk anschließenden und südlich der Nordgaustraße bzw. im Mittelstreifen verlaufenden Lärmschutzwände von 3,00 m auf 4,10 m bzw. 4,20 m (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 2; Band 2: Unterlage 7.3, BwVz.-I.f.d. Nrn. 218, 219 und 221) treten nur mehr an 54 Immissionsorten Überschreitungen der geltenden Immissionsgrenzwerte auf. Die Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitungen sind in der nachfolgenden Tabelle mit dem jeweils errechneten maximalen Beurteilungspegel aufgeführt.

I.f.d. 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) 18 b) Spessartstraße 2 c) reines Wohngebiet	59	52	59	49
2	a) 19 b) Amberger Straße 56 c) allgemeines Wohngebiet	61	53	59	49
3	a) 20 b) Amberger Straße 54 c) allgemeines Wohngebiet	67	60	59	49
4	a) 21 b) Amberger Straße 54a c) Mischgebiet	65	58	64	54
5	a) 25 b) Böhmerwaldstraße 11 c) reines Wohngebiet	58	50	59	49
6	a) 26 b) Spessartstraße 20 c) reines Wohngebiet	58	51	59	49
7	a) 27 b) Spessartstraße 22 c) reines Wohngebiet	58	51	59	49
8	a) 34 b) Böhmerwaldstraße 14 c) Mischgebiet	65	57	64	54
9	a) 35 b) Böhmerwaldstraße 16 c) Mischgebiet	63	55	64	54

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
10	a) 44 b) Fichtelgebirgsstraße 41 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
11	a) 45 b) Fichtelgebirgsstraße 39 c) allgemeines Wohngebiet	59	51	59	49
12	a) 46 b) Fichtelgebirgsstraße 37 c) allgemeines Wohngebiet	59	52	59	49
13	a) 47 b) Fichtelgebirgsstraße 35 c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
14	a) 48 b) Fichtelgebirgsstraße 33 c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
15	a) 49 b) Fichtelgebirgsstraße 31 c) allgemeines Wohngebiet	58	50	59	49
16	a) 50 b) Fichtelgebirgsstraße 29 c) allgemeines Wohngebiet	59	51	59	49
17	a) 51 b) Fichtelgebirgsstraße 27 c) allgemeines Wohngebiet	59	52	59	49
18	a) 52 b) Fichtelgebirgsstraße 25 c) allgemeines Wohngebiet	59	52	59	49
19	a) 53 b) Fichtelgebirgsstraße 23 c) allgemeines Wohngebiet	59	52	59	49
20	a) 54 b) Fichtelgebirgsstraße 21 c) allgemeines Wohngebiet	59	51	59	49
21	a) 55 b) Fichtelgebirgsstraße 19 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
22	a) 62 b) Illerstraße 1 c) allgemeines Wohngebiet	68	61	59	49

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
23	a) 63 b) Illerstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	65	58	59	49
24	a) 64 b) Illerstraße 5 c) allgemeines Wohngebiet	65	58	59	49
25	a) 65 b) Illerstraße 7 c) allgemeines Wohngebiet	62	55	59	49
26	a) 66 b) Illerstraße 9 c) allgemeines Wohngebiet	62	54	59	49
27	a) 75 b) Illerstraße 2 c) allgemeines Wohngebiet	69	62	59	49
28	a) 76 b) Illerstraße 4 c) allgemeines Wohngebiet	64	57	59	49
29	a) 77 b) Illerstraße 6 c) allgemeines Wohngebiet	59	52	59	49
30	a) 78 b) Illerstraße 8 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
31	a) 79 b) Josef-Barth-Straße 5a c) allgemeines Wohngebiet	67	59	59	49
32	a) 80 b) Josef-Barth-Straße 5b c) allgemeines Wohngebiet	64	56	59	49
33	a) 81 b) Josef-Barth-Straße 5c c) allgemeines Wohngebiet	59	52	59	49

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
34	a) 82 b) Josef-Barth-Straße 1 c) allgemeines Wohngebiet	69	61	59	49
35	a) 83 b) Josef-Barth-Straß 3 c) allgemeines Wohngebiet	65	57	59	49
36	a) 84 b) Josef-Barth-Straße 5 c) allgemeines Wohngebiet	61	53	59	49
37	a) 85 b) Isarstraße 1 c) allgemeines Wohngebiet	71	63	59	49
38	a) 86 b) Isarstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	66	59	59	49
39	a) 87 b) Isarstraße 5 c) allgemeines Wohngebiet	64	57	59	49
40	a) 99 b) Hans-Hayder-Straße 29 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
41	a) 100 b) Hans-Hader-Straße 31 c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
42	a) 102 b) Sonnenstraße 42 c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
43	a) 106 b) Sonnenstraße 41 c) allgemeines Wohngebiet	61	53	59	49
44	a) 107 b) Sonnenstraße 43 c) allgemeines Wohngebiet	69	62	59	49
45	a) 121 b) Fluderstraße 13 c) allgemeines Wohngebiet	58	50	59	49

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
46	a) 122 b) Fluderstraße 11 c) allgemeines Wohngebiet	60	53	59	49
47	a) 123 b) Fluderstraße 9 c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
48	a) 124 b) Fluderstraße 7 c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
49	a) 125 b) Fluderstraße 5 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
50	a) 127 b) Amberger Straße 40 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
51	a) 128 b) Amberger Straße 33 c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
52	a) 129 b) Amberger Straße 35 c) allgemeines Wohngebiet	60	52	59	49
53	a) 130 b) Amberger Straße 42 c) Mischgebiet	72	65	64	54
54	a) 131 b) Amberger Straße 37 c) allgemeines Wohngebiet	62	55	59	49

Tabelle 35: Zusammenstellung der Immissionsorte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich des Ausbaus der Nordgaustraße bis Kreuzung mit der Amberger Straße

b) Weiterführung der Nordgaustraße westlich der Kreuzung mit der Amberger Straße mit Neubau der Sallerer Regenbrücke und Ausbau der Regensburger Straße sowie Umbau des Lappersdorfer Kreisels (Band 3: Unterlage 11.2, Bericht Nr. M67 636/3):

Vorliegend wurden Berechnungen für die Immissionsorte innerhalb und außerhalb des Ausbaubereichs unter Berücksichtigung der in den festgestellten Planunterlagen beschriebenen und dargestellten zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Band 1: Unterlage 1: Kapitel 5.1.1 und 5.1.2, Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 4 sowie Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5; Band 2: Unterlage 7.3 BwVz.- lfd. Nrn. 229, 230,

240, 241, 242, 270, 271, 274, 278 und 279; Band 3: Unterlage 11.2, Bericht Nr. M67 636/3) durchgeführt.

Immissionsorte innerhalb des Ausbaubereichs

Entsprechend dem Bericht Nr. M67 636/3 des Büros Müller BBM (Band 3: Unterlage 11.2) der Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 ist, werden - bei Berücksichtigung der in dem genannten Bericht aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen - von den untersuchten 225 Immissionsorten an 46 Immissionsorten die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte überschritten. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Immissionsorte 209 bis 215, an denen Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte vorliegen, Bestandteil des Bebauungsplanes „Römeräcker“ des Marktes Lappersdorf sind. Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan vom 23. Mai 2007 in der Fassung vom 23. Juli 2009, der die plangegegenständliche Straßenbaumaßnahme bereits berücksichtigt, sind in Ziffer 14 hinsichtlich zu treffender Schallschutzmaßnahmen (schalltechnisch günstigste Wohngrundrissgestaltung, passive Schallschutzmaßnahmen, schalldämmende Lüftungseinrichtungen etc.) entsprechende Regelungen getroffen. Dem Vorhabensträger entsteht unter Hinweis auf die nachfolgende Tabelle 36 keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an den Immissionsorten 209 bis 215, da die Lärmberechnung für das plangegegenständliche Straßenbauvorhaben nachweisen, dass die dem Bebauungsplan - unter Berücksichtigung des Straßenbauvorhabens - zugrunde gelegten Lärmwerte nicht erreicht werden.

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Parzelle Bebauungsplan	Beurteilungspegel			
		Bebauungsplan		Straßenbauvorhaben	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1	a) 209 b) 6 + 7	62	56	57	50
2	a) 210 b) 8	63	57	58	51
3	a) 211 b) 9	62	56	58	51
4	a) 212 b) 10	64	57	60	52
5	a) 213 b) 12 + 13	63	57	58	50
6	a) 214 b) 14 + 15	62	57	57	50

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Parzelle Bebauungsplan	Beurteilungspegel			
		Bebauungsplan		Straßenbauvorhaben	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
7	a) 215 b) 16	62	57	57	50

Tabelle 36: vergleichende Gegenüberstellung Bebauungsplan/Straßenbaumaßnahme der maximal ermittelten Immissionspegel für die im Bebauungsplan „Römeracker“ liegenden Immissionsorte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die kein Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen besteht

Die Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitungen für die ein Rechtsanspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen besteht sind in der nachfolgenden Tabelle mit dem jeweils errechneten maximalen Beurteilungspegel aufgeführt.

lfd. 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) 98 b) Amberger Straße 53 c) reines Wohngebiet	65	57	59	49
2	a) 136 b) Lappersdorfer Straße 104 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
3	a) 139 b) Lappersdorfer Straße 89 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
4	a) 140 b) Pfälzer Straße 2 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
5	a) 145 b) Hauptstraße 1 c) allgemeines Wohngebiet	66	57	59	49
6	a) 146.1 b) Hauptstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	58	50	59	49
7	a) 146.2 b) Hauptstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
8	a) 151 b) Siedlungsstraße 1 c) allgemeines Wohngebiet	64	56	59	49
9	a) 152 b) Siedlungsstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	60	52	59	49

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
10	a) 153 b) Siedlungsstraße 5 c) allgemeines Wohngebiet	59	51	59	49
11	a) 154 b) Siedlungsstraße 7 c) allgemeines Wohngebiet	58	50	59	49
12	a) 155 b) Siedlungsstraße 9 c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
13	a) 156 b) Siedlungsstraße 2 c) allgemeines Wohngebiet	66	58	59	49
14	a) 157 b) Siedlungsstraße 2a c) allgemeines Wohngebiet	67	58	59	49
15	a) 158 b) Siedlungsstraße 4 c) allgemeines Wohngebiet	58	50	59	49
16	a) 159 b) Siedlungsstraße 4a c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
17	a) 160 b) Siedlungsstraße 6 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
18	a) 162 b) Bergstraße 1a c) allgemeines Wohngebiet	66	58	59	49
19	a) 163 b) Bergstraße 1 c) allgemeines Wohngebiet	66	58	59	49
20	a) 166 b) Bergstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
21	a) 170 b) Bergstraße 2 c) allgemeines Wohngebiet	65	57	59	49

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
22	a) 171 b) Regensburger Straße 73 c) allgemeines Wohngebiet	64	56	59	49
23	a) 172 b) Regensburger Straße 71 c) allgemeines Wohngebiet	63	55	59	49
24	a) 173 b) Regensburger Straße 69 c) allgemeines Wohngebiet	70	62	59	49
25	a) 174 b) Regensburger Straße 67 c) allgemeines Wohngebiet	65	57	59	49
26	a) 175 b) Regensburger Straße 68 c) allgemeines Wohngebiet	66	58	59	49
27	a) 176 b) Regensburger Straße 66 c) allgemeines Wohngebiet	65	57	59	49
28	a) 177 b) Regensburger Straße 66a c) allgemeines Wohngebiet	66	58	59	49
29	a) 178 b) Regensburger Straße 64 c) allgemeines Wohngebiet	65	57	59	49
30	a) 179 b) Regensburger Straße 62 c) allgemeines Wohngebiet	65	57	59	49
31	a) 180 b) Regensburger Straße 60 c) allgemeines Wohngebiet	64	57	59	49
32	a) 181.1 und 181.2 b) Regensburger Straße 58 c) allgemeines Wohngebiet	59	51	59	49
33	a) 182 b) Regensburger Straße 56a c) allgemeines Wohngebiet	62	54	59	49
34	a) 183 b) Regensburger Straße 56 c) allgemeines Wohngebiet	60	52	59	49

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
35	a) 196 b) Regensburger Straße 55 c) allgemeines Wohngebiet	62	55	59	49
36	a) 216 b) Regensburger Straße 45 c) allgemeines Wohngebiet	62	55	59	49
37	a) 217 b) Regensburger Straße 53a c) allgemeines Wohngebiet	58	51	59	49
38	a) 223 b) Mittelweg 34 c) allgemeines Wohngebiet	57	50	59	49
39	a) 224 b) Mittelweg 35 c) allgemeines Wohngebiet	60	53	59	49

Tabelle 37: Zusammenstellung der Immissionsorte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich der Sallerner Regenbrücke, der Regensburger Straße und des Umbaubereiches des Lappersdorfer Kreisels

Immissionsorte außerhalb des Ausbaubereichs

Wie dem Bericht Nr. M67 636/3 des Büros Müller BBM zu entnehmen ist (Band 3: Unterlage 11.2, Kapitel 5.1) wurden auch Berechnungen für die außerhalb des Ausbaubereichs gelegenen Immissionsorte 1 bis 23 und 237 bis 253 durchgeführt. Die genaue Bezeichnung der Immissionsorte und deren Lage ist den festgestellten Planunterlagen zu entnehmen (Band 3: Unterlage 11.2, Bericht Nr. M67 636/3 Kapitel 5.1 Tabelle 2 sowie Seiten 2 und 4 des Anhangs E). Diese zusätzliche Berücksichtigung der außerhalb des Ausbaubereichs gelegenen Immissionsorte entspricht der vom BVerwG in ständiger Rechtsprechung vertretenen Auffassung, dass § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur Lärmsteigerungen in der Nachbarschaft des zu ändernden Verkehrswegs (vgl. etwa BVerwG, Beschl. v. 11 November 1996 - 11 B 65/96 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 5 S. 4; BVerwG, Urte. v. 17. März 2005 - 4 A 18/04 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44 S. 135) regelt. Wie die Berechnungen zeigen werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die zulässigen Immissionsgrenzwerte an keinem der untersuchten Immissionsorte überschritten.

Lärmsteigerungen, die sich infolge eines Straßenbauvorhabens an baulich unveränderten Teilen des Verkehrsnetzes ergeben, sind lediglich im Rahmen des Abwägungsgebots zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urte. 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. Wie dem – in Auszügen in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen - Verkehrsgutachten von Professor Dr.-Ing. Kurzak (Band 1: Unterlage 1, Anhang 1, Pläne 2 und 7 in Verbindung mit Anhang 2, Pläne P0 und P und Anhang 3) entnommen werden kann, führt das geplante Straßenbauvorhaben im weiteren Verkehrsnetz zu keinen Verkehrsverlagerungen die einen Lärmzuwachs von ≥ 3 dB(A) (= Verdoppelung des Verkehrs) zur Folge haben.

Gesamtlärmbetrachtung

Im Rahmen der 16. BImSchV ist grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu ermitteln, sondern lediglich die zu bauende oder zu ändernde Straße zu berücksichtigen. Wenn aber durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer Straße eine Lärmbelastung entsteht, die im Zusammenwirken mit der Vorbelastung aus bereits bestehendem Straßenlärm ursächlich zu einer Gesamtbelastung führen kann, welche die Grenze der Gesundheits- bzw. Eigentumsgefährdung erstmals überschreitet oder eine bereits eingetretene Überschreitung ursächlich verfestigt, hat nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Gesamtlärmbetrachtung zu erfolgen (BVerwG vom 05.03.1999, NVwZ-RR 1999, 556 (557)).

Da Immissionsorte sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Ausbaubereichs auch durch den Straßenlärm der Bundesautobahn A 93 sehr hoch belastet sind, ist nicht

von vornherein auszuschließen, dass der Summenpegel aller Lärmquellen die Grenze der Gesundheitsgefahr überschreitet.

Die Grenzen der Gesundheitsgefahr macht die Planfeststellungsbehörde wiederum an folgenden Immissionswerten fest:

- 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in reinen oder allgemeinen Wohngebieten,
- 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten,
- 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Gewerbegebieten.

Diese Werte entsprechen den mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 abgesenkten Auslösewerten zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in Nr. 37.1 der VLärmSchR 97.

Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabensträger das Büro Müller BBM mit einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung beauftragt. Entsprechend dem Bericht M100730/01 vom 3. Juli 2012, der Bestandteil der festgestellten Planunterlagen ist (Band 3: Unterlage 11.3), wurde eine ergänzende Berechnung durchgeführt, in der zusätzlich die Verkehrsmengen auf der Bundesautobahn A 93 berücksichtigt wurden.

Entsprechend dem Ergebnis dieser ergänzenden Berechnungen werden - bei Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen - an insgesamt 3 Anwesen innerhalb des Ausbaubereichs die jeweils zulässigen Lärmsanierungsgrenzwerte am Tag und an insgesamt 39 Anwesen (9 außerhalb und 30 innerhalb des Ausbaubereichs) die jeweils zulässigen Lärmsanierungsgrenzwerte in der Nacht überschritten.

Für die nachfolgend aufgeführten Anwesen besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen:

Außerhalb des Ausbaubereichs

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel mit BAB A 93		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1	a) 1 b) Gallingkofen 16a c) allgemeines Wohngebiet	66	59	67	57
2	a) 2 b) Gallingkofen 16 c) allgemeines Wohngebiet	66	60	67	57

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel mit BAB A 93		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
3	a) 3 b) Gallingkofen 18 c) allgemeines Wohngebiet	65	59	67	57
4	a) 10 b) Gallingkofen 13 c) allgemeines Wohngebiet	65	59	67	57
5	a) 11 b) Sattelbogener Straße 32 c) allgemeines Wohngebiet	64	58	67	57
6	a) 12 b) Sattelbogener Straße 31a c) allgemeines Wohngebiet	64	58	67	57
7	a) 238 b) Regengasse 8a c) allgemeines Wohngebiet	63	58	67	57
8	a) 239 b) Regengasse 7 c) allgemeines Wohngebiet	62	58	67	57
9	a) 244 b) Mittelweg 15 c) allgemeines Wohngebiet	62	58	67	57

Tabelle 38: Gesamtlärbetrachtung - Zusammenstellung der Immissionsorte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“ außerhalb des Ausbaubereichs unter Berücksichtigung der Bundesautobahn A 93

Innerhalb des Ausbaubereichs

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel mit BAB A 93		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1	a) 140 b) Pfälzer Straße 2 c) allgemeines Wohngebiet	62	58	67	57
2	a) 141 b) Lothringer Straße 2a c) allgemeines Wohngebiet	64	59	67	57
3	a) 142 b) Lothringer Straße 2b c) allgemeines Wohngebiet	65	61	67	57

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel mit BAB A 93		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
4	a) 143 b) Lothringer Straße 2c c) allgemeines Wohngebiet	65	61	67	57
5	a) 144 b) Lothringer Straße 4 c) allgemeines Wohngebiet	70	65	67	57
6	a) 145 b) Hauptstraße 1 c) allgemeines Wohngebiet	69	63	67	57
7	a) 146.2 b) Hauptstraße 3 c) allgemeines Wohngebiet	64	60	67	57
8	a) 147 b) Hauptstraße 5 c) allgemeines Wohngebiet	63	59	67	57
9	a) 148 b) Hauptstraße 7 c) allgemeines Wohngebiet	64	59	67	57
10	a) 151 b) Siedlungsstraße 1 c) allgemeines Wohngebiet	65	59	67	57
11	a) 155 b) Siedlungsstraße 9 c) allgemeines Wohngebiet	63	58	67	57
12	a) 156 b) Siedlungsstraße 2 c) allgemeines Wohngebiet	67	60	67	57
13	a) 157 b) Siedlungsstraße 2a c) allgemeines Wohngebiet	67	60	67	57
14	a) 162 b) Bergstraße 1a c) allgemeines Wohngebiet	67	60	67	57
15	a) 163 b) Bergstraße 1 c) allgemeines Wohngebiet	67	60	67	57

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel mit BAB A 93		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
16	a) 170 b) Bergstraße 2 c) allgemeines Wohngebiet	66	60	67	57
17	a) 171 b) Regensburger Straße 73 c) allgemeines Wohngebiet	65	58	67	57
18	a) 173 b) Regensburger Straße 69 c) allgemeines Wohngebiet	70	62	67	57
19	a) 174 b) Regensburger Straße 67 c) allgemeines Wohngebiet	66	59	67	57
20	a) 175 b) Regensburger Straße 68 c) allgemeines Wohngebiet	67	60	67	57
21	a) 176 b) Regensburger Straße 66 c) allgemeines Wohngebiet	66	59	67	57
22	a) 177 b) Regensburger Straße 66a c) allgemeines Wohngebiet	66	59	67	57
23	a) 178 b) Regensburger Straße 64 c) allgemeines Wohngebiet	65	58	67	57
24	a) 179 b) Regensburger Straße 62 c) allgemeines Wohngebiet	65	58	67	57
25	a) 180 b) Regensburger Straße 60 c) allgemeines Wohngebiet	65	58	67	57
26	a) 205 b) Elsässer Straße 7 c) allgemeines Wohngebiet	62	58	67	57
27	a) 216 b) Regensburger Straße 45 c) allgemeines Wohngebiet	63	58	67	57

lfd. Nr.	a) Immissionsort b) Straße, Haus-Nr. c) Einstufung	Beurteilungspegel mit BAB A 93		Immissionsgrenzwert	
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
28	a) 223 b) Mittelweg 34 c) allgemeines Wohngebiet	62	58	67	57
29	a) 224 b) Mittelweg 35 c) allgemeines Wohngebiet	64	60	67	57
30	a) 233 b) Mittelweg 32 c) allgemeines Wohngebiet	62	58	67	57

Tabelle 39: Gesamtlärbetrachtung - Zusammenstellung der Immissionsorte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“ innerhalb des Ausbaubereichs unter Berücksichtigung der Bundesautobahn A 93

Für die Immissionsorte 140, 145, 146.2, 151, 155 bis 157, 162, 163, 170, 171, 173 bis 180, 216, 223 und 224 besteht ein grundsätzlicher Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sowohl für die Lärmvorsorge wie auch für die Lärmsanierung.

Die Eigentümer der in den vorstehenden Tabelle 35 und Tabelle 37 bis Tabelle 39 näher bezeichneten Anwesen haben dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der erbrachten Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen („passiver Lärmschutz“).

Bezüglich Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen gilt die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 04. Februar 1997, BGBl 1997 I S. 172, ber. Fassung vom 12. Februar 1997. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkung durch Verkehrslärm mindern, z. B.: Einbau von Lärmschutzfenstern, Nachrüstung vorhandener Fenster, Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer und Kohleöfen). Insoweit ist entsprechend den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ - VLärmSchR 97 - vom 02. Juni.1997, VkB1. S. 434 zu verfahren.

Sofern bereits Fenster eingebaut sind oder Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden bzw. aufgrund von Festlegungen in rechtsbeständigen Bebauungsplänen durchzuführen sind, die den o. g. Richtlinien entsprechen und eine ausreichende

Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind evtl. trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

Einzelheiten sind zwischen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) bzw. der Stadt Regensburg und den Betroffenen zu regeln (vgl. Ziff. 21 VLärmSchR 97).

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

Verhältnismäßigkeitsprüfung (Nutzen-Kosten-Analyse)

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der vorstehend beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach.

Zum Schutze der Wohnbevölkerung vor dem, durch das plangegegenständliche Bauvorhaben verursachten, Verkehrslärm ist in den Bereichen, in denen Geschwindigkeiten von > 60 km/h zulässig sind, ein lärmmindernder Fahrbahnbelag vorgesehen, der mindestens den lärmmindernden Eigenschaften der Nr. 3 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 14/1991 (VkBl. 1991) entspricht.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich dem aktiven Lärmschutz vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil des BVerwG vom 20.01.2010, Az. 9 A 22/08) muss dabei zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschlüge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.

Sind danach die Kosten des Vollschatzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschatz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks - soweit sie einschlägig sind - heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG Urteil vom 21. April 1999, Az. 11 A 50.97). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschatzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein,

insbesondere dann, wenn Vollschutz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist.

Sofern man zu dem Ergebnis kommt, dass sich ein Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, wären - ausgehend von dem erzielbaren Schutzniveau - "schrittweise Abschläge" vorzunehmen, um so die "mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand" zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Hierbei müssen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung alle Varianten außer Betracht bleiben, die nur einzelnen Wohnungen oder Gebäuden Vollschutz verschaffen, anderen gleich betroffenen Wohnungen oder Gebäuden gleich wirksamen Schutz jedoch ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die danach verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je "Schutzfall" miteinander zu vergleichen.

Der Vorhabensträger ist also angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können.

Im vorliegenden Fall wurde im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG der in Kapitel 8 der „Studie zur Kostenverhältnismäßigkeit von Schallschutzmaßnahmen“ (Schriftenreihe Heft 176 des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz, Ausgabe 2005) vorgestellte prinzipielle Vorschlag für eine Ermittlung der Kosten des Schutzzweckes herangezogen. Sofern von Seiten des Vorhabensträgers Varianten mit unterschiedlichen Höhen von Lärmschutzwänden untersucht wurden, wurde durch die Planfeststellungsbehörde zusätzlich eine Verhältnismäßigkeitsprüfung nach DEGES (s. Anhang B der Studie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt) durchgeführt, die die Effizienz der verschiedenen Lösungen (verschieden Höhen, hochabsorbierend bzw. reflektierend = transparent) belegt.

Nachdem es sich im vorliegenden Fall im Wesentlichen um den Umbau bzw. Ausbau bereits bestehender Verkehrsanlagen handelt und im Zuge der Weiterführung der Trasse ab der Amberger Straße der Standort der Sallerner Regenbrücke insoweit festgelegt ist, als die Verbindung zwischen dem Anschluss der Amberger Straße und dem bereits bestehenden Überführungsbauwerk im Zuge der Bundesautobahn A 93 über die Lappersdorfer Straße nur über eine geradlinige und damit kurze Verbindung sinnvoll möglich ist (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2.4), sind den Kosten des Schutzzweckes die Kosten für einen aktiven Lärmschutz gegenüberzustellen, da die Option für eine geräuschoptimierte Trassierung nicht zum Tragen kommen kann. Be-

zogen auf das plangegenständliche Verfahren stellt sich die Situation so dar, dass der Vorhabensträger bereits in den ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 zum Schutz der an das Bauvorhaben angrenzenden Bebauung umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen vorsah, die aus einem Einhausungsbauwerk und aus Lärmschutzwänden bestanden. Im Verlauf des Verfahrens wurden diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens vom Vorhabensträger noch ergänzt. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Trotz Durchführung dieser aktiven Lärmschutzmaßnahmen können nicht an allen vom Vorhaben betroffenen Gebäuden die zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten werden. Die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Prüfung der Verhältnismäßigkeit der Kosten bezog sich dabei nur mehr auf die Kosten, die aufzuwenden sind, um alle vom Vorhaben betroffenen Gebäude unter Berücksichtigung topographischer, städtebaulicher und ortsbildgestalterischer Gesichtspunkte sowie aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bestmöglich vor den vom geplanten Bauvorhaben ausgehenden Lärmimmissionen zu schützen. Im Ergebnis können die vom Vorhabensträger vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwesen unter Berücksichtigung der schutzzielorientierten und differenzierten Nutzen-Kosten-Analyse aus folgenden Erwägungen nicht beanstandet werden:

➤ Abschnitt Nordgaustraße zwischen der Isarstraße/Brennesstraße und der Amberger Straße

Ein Vollschutz der angrenzenden Wohnbebauung ist – begünstigt durch die topographischen Verhältnisse (Geländesprung zur Ortsstraße „Im Gschwander“) - lediglich im Bereich zwischen der Einmündung der Sonnenstraße und der Einfahrt zur Tankstelle möglich. Hierzu ist entsprechend den festgestellten Planunterlagen zwischen Bau-km 1+271 und Bau-km 1+670 die Errichtung eines Einhausungsbauwerks vorgesehen. Die Kosten für das Einhausungsbauwerk stehen unter Berücksichtigung der Tatsache, dass dieses Bauwerk

- die Funktion der ohnehin zu erneuernden Stützmauer für die Straße „Im Gschwander“ übernimmt,
- die erforderliche Geh- und Radwegbrücke zwischen der „Fichtelgebirgsstraße“ und der „Alten Waldmünchener Straße“ ersetzt

und hierdurch erhebliche Einsparungen bei den ansonsten erforderlichen umfangreichen passiven Schallschutzmaßnahmen erzielt werden können, in einem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Schutzziel. Darüber hinaus lassen sich durch das Einhausungsbauwerk die entstehenden stadträumlichen Belastungen und Auswirkungen auf die Baustruktur minimieren. Bei einer Lösung mit Lärm-

schutzwänden würde die Trennwirkung für die Stadtteile/-räume erhöht. Das Einhausungsbauwerk trägt somit dazu bei, dass das gesamte Wohnumfeld im Bereich „Im Gschwander“ gestalterisch verbessert werden kann, indem die Oberfläche der Einhausung, die auf dem Niveau der Straße „Im Gschwander“ liegt, begrünt wird und die Straße „Im Gschwander“ von der vorhandenen Wohnbebauung abgerückt und teilweise auf das Einhausungsbauwerk verlegt wird.

Ungeachtet ortsbildgestalterischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte, ist eine Verlängerung dieser Einhausung wegen des erforderlichen Anschlusses der Sonnenstraße (östlich der Einhausung) und der zur Erschließung der nördlich der Nordgaustraße gelegenen Grundstücke erforderlichen Zufahrten (westlich der Einhausung) nicht möglich.

Für den Bereich östlich des Einhausungsbauwerks sahen die ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vor (vgl. auch Abbildung 19):

	Ausführung	Höhe
LSW 5.1 + 5.2	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 6 + 7	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 8.1	transparent	3,00 m
LSW 8.2	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 8.3	hochabsorbierend	4,00 m
LSW 8.4	transparent	5,00 m
LSW 8.5	hochabsorbierend	5,00 m

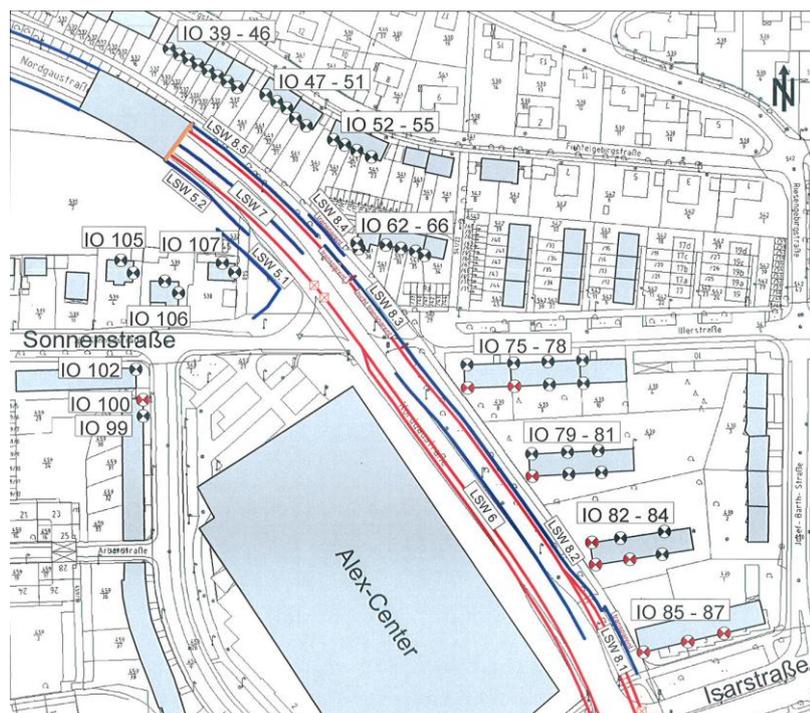


Abbildung 19: Lärmschutzwände östlich der Einhausung

Trotz der vorgesehenen Lärmschutzwände werden noch an insgesamt 28 Häusern am Tag (verteilt auf 69 Immissionsorte) bzw. 41 Häusern in der Nacht (verteilt auf 122 Etagen) die zulässigen Immissionsgrenzwerte am Tag um bis zu 12 dB(A) bzw. 14 dB(A) in der Nacht überschritten.

Im Rahmen ergänzender Untersuchungen wurden durch das Büro Müller-BBM Berechnungen für zwei Grundsatzvarianten durchgeführt, wobei in der Grundsatzvariante 2 nur die äußeren Lärmschutzwände nördlich und südlich der Nordgaustraße entsprechend der nachstehenden Zusammenstellung in der Höhe variiert wurden.

	Variante 2A	Variante 2B	Variante 2C	Variante 2D
LSW 5.1 + 5.2	8,30 m	7,00 m	6,00 m	5,00 m
LSW 8.1 – 8.5	10,00 m	7,00 m	6,00 m	5,00 m

Die Lärmschutzwände im Mittelstreifen (LSW 6 und 7) wurden unverändert in einer Höhe von 3,00 m beibehalten. Bei der Grundsatzvariante 3 wurden zusätzlich zu den äußeren Lärmschutzwänden auch die Lärmschutzwände im Mittelstreifen in der Höhe variiert:

	Variante 3A	Variante 3B	Variante 3C	Variante 3D
LSW 5.1 + 5.2	7,70 m	7,00 m	6,00 m	5,00 m
LSW 6 + 7	7,70 m	7,00 m	6,00 m	5,00 m
LSW 8.1 – 8.5	10,00 m	7,00 m	6,00 m	5,00 m

Die durchgeführten Berechnungen haben gezeigt, dass selbst mit 10,00 m hohen Lärmschutzwänden auf der Nordseite der Nordgaustraße kein vollständiger Schutz der dortigen Gebäude möglich ist und hier immer noch an 10 (Variante 2A) bzw. 9 (Variante 3A) Gebäuden die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Überschreitungen treten hierbei insbesondere im Bereich der mehrstöckigen Anwesen IO 75 bis IO 85 auf. Des Weiteren haben die ergänzenden Untersuchungen gezeigt, dass mit Erhöhung der Lärmschutzwand 7 im Bereich des Mittelstreifens (vgl. Abbildung 19) an zusätzlichen 6 Gebäuden die zulässigen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können und sich die Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Etagen

- am Tag von 69 auf 59 und
- in der Nacht von 121 auf 101

reduzieren lassen. Insgesamt ist folgendes festzustellen:

- a) Die Südfassaden der Immissionsorte 85 bis 87 können im Kreuzungsbereich mit der Isarstraße gegen die vom Verkehr auf der Nordgaustraße ausgehen-

den Verkehrsgeräusche nicht mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Die durch den Kreuzungsast der Isarstraße mit einer Gesamtquerschnittsbreite von rd. 35,00 m entstehende Lücke verhindert eine durchgehende Lärmschutzwand entlang der Nordgaustraße. Außerdem müssen die lichtsignalisierten Fußgänger- und Radwegefurten der Kreuzung und die Bushaltestelle über die straßenbegleitenden Fuß- und Radwege erreichbar bleiben, so dass diese Wegebeziehungen nicht durch Lärmschutzwände unterbrochen werden dürfen. Damit ergibt sich eine weitere nicht schließbare Schalllücke, durch die eine erhöhte Lärmbelastung zu erwarten ist, da durch solche Lücken als sehr störend wahrgenommene stark wechselnde Schallpegeländerungen auftreten. Überstandslängen von Lärmschutzwänden, wie sie die RLS-90 vorsieht, sind durch die Lücken ebenfalls nicht herstellbar.

Dieses Grundproblem lässt sich auch mit einer singulären Lärmschutzwand entlang der Nordseite der Isarstraße nicht lösen. Die Schutzwirkung einer solchen Wand wäre insoweit sehr eingeschränkt, als mit zunehmendem Abstand der Immissionsorte von der Schallquelle und zugleich wachsendem Abstand der Lärmschutzwand von der Schallquelle deren Wirksamkeit rasch abnimmt. So setzt nach RLS-90 die Wirksamkeit einer Lärmschutzwand voraus, dass „die Abschirmeinrichtung mindestens die Sichtverbindung zwischen dem zu schützenden Immissionsort und der Straße unterbrechen muss“ (Abschnitt 3.2.1.1 der RLS-90). Mit einer Lärmschutzwand entlang der Isarstraße sind für die oberen Geschosse der angesprochenen Gebäude - in Bezug auf die Nordgaustraße und dem Knotenpunkt - diese Voraussetzung erst bei Wandhöhen von rund 7,00 m erfüllt. Außerdem werden etwaige durch eine Lärmschutzwand bewirkte Pegelminderungen durch Überlagerung mit bestehenden starken Schallquellen andernorts (Knoten Isarstraße/Altmühlstraße/Josef-Barth-Straße) in der Gesamtheit effektiv nicht voll wirksam.

Ungeachtet der unzureichenden Lärmschutzwirkung widerspricht eine Lärmschutzwand entlang der Isarstraße den städtebaulichen Zielen an dieser Stelle. Der Straßenraum der Isarstraße ist auf der Nordseite durchgehend mit einem baumbestanden Grünstreifen versehen. Ansonsten gibt es im Verkehrsraum baulich nichts Trennendes zwischen den Verkehrsflächen. Eine Lärmschutzwand widerspricht dem Charakter der Isarstraße und würde die städtebaulich-gestalterische Qualität des Straßenraums in hohem Maße beeinträchtigen. Eine Lärmschutzwand im bestehenden Grünstreifen widerspricht auch den Festlegungen des landschaftspflegerischen Maßnahmenplans (Band 3: Anlage Nr. 12.2 A-2), wonach die dort bestehenden Großbäume entlang der Isarstraße zu erhalten und zu schützen sind. Eine Lärmschutzwand

unmittelbar an der Grundstücksgrenze steht außerdem der Zugänglichkeit der zur Isarstraße hin fußläufig erschlossenen Gebäude entgegen und ist konträr zur Nutzung der Erdgeschosse mit Ladengeschäften, welche sich über großflächige Schaufenster zur Isarstraße hin präsentieren. Nur der Vollständigkeit halber wird angeführt, dass sich die bei einer transparenten Ausführung der Lärmschutzwände ergebenden Reflexionen nachteilig auf die südlich der Isarstraße gelegene Bebauung auswirken würde.

- b) Die Höhe der Lärmschutzwände 8.1 und 8.2 (vgl. Abbildung 19) wird im Wesentlichen von städtebaulichen bzw. ortsbildgestalterischen Gesichtspunkten bestimmt. So wurde bereits in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 5.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 24. August 2007 zum Ausbau der Nordgaustraße zwischen Holzgartenstraße und Isarstraße folgendes ausgeführt:

„Städtebauliche Entwicklung des Regensburger Nordens

Die Formulierung von Planungszielen für die Fortentwicklung und den Umbau vorhandener Ortsteile ist wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Es ist erforderlich, dass bedeutende infrastrukturelle Maßnahmen, zu denen der Ausbau der Nordgaustraße sicherlich zählt, übergeordnete stadtentwicklerische Ziele unterstützt.

Im Regensburg Plan 2005 wurde formuliert, die Bereiche rund um die Kreuzungen Nordgau-/ Isar-/ Brennesstraße als räumliches Herzstück für den Regensburger Norden zu entwickeln. Es sollen dort verstärkt oberzentrale Einrichtungen und Funktionen zugeordnet werden. Dies wurde bereits im Rahmen der Vorplanung als städtebauliche Vorgabe eingebracht.“

....

Das oben beschriebene stadtplanerische Ziel hat zur Folge, dass dieser Straßenabschnitt der Nordgaustraße städtebaulich durchaus anders beurteilt werden muss, als die anschließenden nördlichen Bereiche der Nordgaustraße.

Städtebauliche Planung

Die städtebauliche Bedeutung der Nordgaustraße und die damit verbundenen gestalterischen Anforderungen können nicht auf die bauliche Qualität der angrenzenden Bebauung reduziert werden. Die Nordgaustraße ist ein stadtbildprägender Straßenraum. Die Wirkung dieser Hupterschließungsachse ist innerhalb des Stadtgebietes in einem weiträumigen Kontext zu stellen. Nach dem Ausbau der Nordgaustraße soll sich dieser bedeutende Stadteingang angemessen in das Stadtbild einfügen. Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Aufwertung dieses Teilabschnittes ist ein besonderes Augenmerk auf

die Detailplanung und Gestaltung zu richten. Die Lärmschutzwand und die damit zusammenhängende Trennung von Nutzern und Funktionen beeinträchtigt die gestalterische Qualität des neuen Straßenraumes in hohem Maße.

Die Beeinträchtigung der Wohnnutzung durch Verkehrslärm nimmt im Verlauf der Nordgaustraße von Norden nach Süden ab. Die Entschärfung der Lärmproblematik erklärt sich durch die unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten. Dies betrifft insbesondere den baulichen Bestand, die zur Verfügung stehenden Flächen für Grünstreifen und die Topografie, die bei der Planung der Teilabschnitte berücksichtigt wurden. Die Lage der Wohnbebauung, die nördlich der Brennes- bzw. Isarstraße direkt an die Nordgaustraße angrenzt und das ansteigende Gelände führten dort zur Planung von Lärmschutzwänden in unterschiedlichen Höhen. ...“

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass eine Ausführung der Lärmschutzwände 8.1 und 8.2 in einer Höhe von 3,00 m - wie bereits in den ausgelegten Planunterlagen vorgesehen - sowohl hinsichtlich der hierfür zu erwartenden Kosten in einem ausgewogenen Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck steht wie auch den vorstehend angeführten städtebaulichen bzw. ortsbildgestalterischen Gesichtspunkten in vollem Umfang gerecht wird.

Der Lärmschutz an den Gebäuden, bei denen die maßgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kann aufgrund der vorgenannten Gründe lediglich mittels passiver Schutzmaßnahmen erreicht werden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

- c) Ein vollständiger aktiver Schutz der Fassaden der Immissionsorte 99 und 100 (vgl. Abbildung 19) an der Hans-Hayder-Straße scheidet aus, da die durch die Anbindung der Sonnenstraße an die Nordgaustraße entstehende Lücke – vergleichbar mit der unter a) beschriebenen Situation im Kreuzungsbereich mit der Isarstraße - eine durchgängige Lärmschutzwand am südwestlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße verhindert und die Immissionsorte einen Abstand von über 150 m zum nächstgelegenen Fahrbahnrand der Nordgaustraße aufweisen und daher selbst mit 7,70 m hohen Wänden am südwestlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße – deren Kosten allerdings außer Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck stehen – die zulässigen Immissionsgrenzwerte in den oberen Stockwerken der immissionsorte 99 und 100 nicht eingehalten werden können.

An den Immissionsorten 105 bis 107 (vgl. Abbildung 19) können die zulässigen Immissionsgrenzwerte lediglich mit 7,70 m hohen Lärmschutzwänden am südwestlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße eingehalten werden. Lärm-

schutzwände mit Höhen zwischen 4,00 m und 7,00 m, deren jeweilige Kosten allerdings bereits außer Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck stehen, führen dazu, dass die Immissionsgrenzwerte nicht mehr in allen Etagen eingehalten werden können.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass die Kosten für die Ausführung der Lärmschutzwände 5.1 und 5.2 in einer Höhe von 3,00 m - wie bereits in den ausgelegten Planunterlagen vorgesehen - in einem ausgewogenen Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck stehen und die Lärmschutzwände in dieser Form auch den zu berücksichtigenden städtebaulichen bzw. ortsbildgestalterischen Gesichtspunkten in vollem Umfang gerecht werden.

Der Lärmschutz an den Gebäuden, bei denen die maßgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kann aufgrund der vorgenannten Gründe lediglich mittels passiver Schutzmaßnahmen erreicht werden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Wie vorstehend bereits ausgeführt, können mit einer Erhöhung der Lärmschutzwand im Mittelstreifen (LSW 7) auf 7,00 m in Verbindung mit den bereits in den ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 vorgesehenen Ausführung der Lärmschutzwände LSW 8.4 und 8.5 in einer Höhe von 5,00 m an zusätzlichen 6 Immissionsorten die zulässigen Immissionsgrenzwerte eingehalten und an weiteren Immissionsorten die Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Etagen reduziert werden. Die für die Ausführung der Lärmschutzwände in dieser Höhe entstehenden Kosten stehen in einem ausgewogenen Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck.

Der Lärmschutz an den Gebäuden, bei denen die maßgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kann aufgrund der vorgenannten Gründe lediglich mittels passiver Schutzmaßnahmen erreicht werden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Für den Bereich westlich des Einhausungsbauwerks sahen die ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 die Errichtung folgender Lärmschutzwände vor (vgl. auch Abbildung 20):

	Ausführung	Höhe
LSW 1.1 + 1.2	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 2	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 3.1	transparent	3,00 m
LSW 3.2	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 4.1	transparent	5,00 m

LSW 4.2

hochabsorbierend

≈ 5,00 m

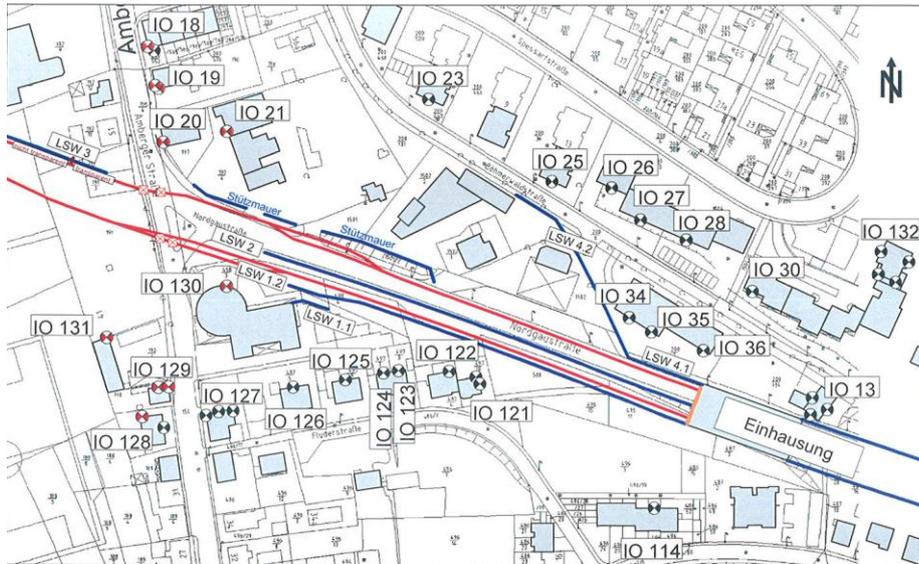


Abbildung 20: Lärmschutzwände westlich der Einhausung

Trotz der vorgesehenen Lärmschutzwände werden noch an insgesamt 13 Häusern am Tag (verteilt auf 69 Immissionsorte) bzw. 41 Häusern in der Nacht (verteilt auf 122 Etagen) die zulässigen Immissionsgrenzwerte am Tag um bis zu 12 dB(A) bzw. 14 dB(A) in der Nacht überschritten.

Wie für den Bereich der Nordgaustraße östlich der Einhausung wurden durch das Büro Müller-BBM Berechnungen für zwei Grundsatzvarianten durchgeführt, wobei in der Grundsatzvariante 2 ebenfalls nur die äußeren Lärmschutzwände nördlich und südlich der Nordgaustraße in der Höhe wie folgt

	Variante 2A	Variante 2B	Variante 2C	Variante 2D
LSW 1.1 + 1.2	7,20 m	6,50 m	5,80 m	5,10 m
LSW 3	7,20 m	6,50 m	5,80 m	5,10 m
LSW 4.1	11,00 m	9,50 m	8,00 m	6,50 m
LSW 4.2	11,00 m	9,50 m	8,00 m	6,50 m

variiert wurden und die Lärmschutzwand im Mittelstreifen (LSW 2) unverändert mit einer Höhe von 3,00 m beibehalten wurde. Bei der Grundsatzvariante 3 wurde zusätzlich zu den äußeren Lärmschutzwänden auch die Lärmschutzwand im Mittelstreifen in der Höhe variiert:

	Variante 3A	Variante 3B	Variante 3C	Variante 3D
LSW 1.1 + 1.2	5,60 m	5,10 m	4,60 m	4,10 m
LSW 2	6,00 m	5,40 m	4,80 m	4,20 m
LSW 3	7,20 m	6,50 m	5,80 m	5,10 m
LSW 4.1	9,50 m	8,00 m	7,00 m	6,00 m
LSW 4.2	9,50 m	8,00 m	7,00 m	6,00 m

Die durchgeführten Berechnungen haben gezeigt, dass mit Erhöhung der Lärmschutzwände entsprechend den Grundsatzvarianten 2 und 3 zum Teil deutliche Verbesserungen an den betrachteten Immissionsorten erreicht werden können. Es hat sich aber außerdem gezeigt, dass selbst mit bis zu 11,00 m hohen Lärmschutzwänden kein vollständiger Schutz aller Gebäude möglich ist und hier sowohl bei der Grundsatzvariante 2 wie auch bei Grundsatzvariante 3 immer noch an 8 Gebäuden die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Überschreitungen treten hierbei insbesondere im Bereich der Anwesen IO 18 bis IO 21 auf. Des Weiteren haben die ergänzenden Untersuchungen gezeigt, dass mit Erhöhung der Lärmschutzwand 2 im Bereich des Mittelstreifens (vgl. Abbildung 20) die Höhe der äußeren Lärmschutzwände geringer ausgeführt werden können.

Insgesamt ist folgendes festzustellen:

- a) Die Immissionsorte 18 bis 21 und 98 können im Kreuzungsbereich mit der Amberger Straße nicht mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen gegen die vom Verkehr auf der Nordgaustraße ausgehenden Verkehrsgeräusche geschützt werden. Die durch den Kreuzungsast sowie die zwischen der Tankstelle und der Amberger Straße zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke erforderlichen Zufahrten entstehenden Lücken verhindern eine durchgehende Lärmschutzwand entlang des nördlichen Fahrbahnrandes der Nordgaustraße. Auch die Erhöhung der Lärmschutzwand LSW 3 bringt für diese Immissionsorte keine entscheidende Verbesserung. Ähnlich stellt sich die Situation für die Immissionsorte IO 128 bis 131 dar. Aufgrund der durch den südlichen Kreuzungsast entstehenden Lücke kann hier ebenfalls keine durchgehende Lärmschutzwand errichtet werden.
- b) Die Grenzwertüberschreitungen von bis zu 2 dB(A) in der Nacht an den Immissionsorten 25 bis 27 könnten nur durch eine Erhöhung der Lärmschutzwände LSW 4.1 und 4.2 auf 11,00 m in vollem Umfang verhindert werden. Aufgrund des großen Abstandes dieser Immissionsorte zum nächstgelegenen Fahrbahnrand der Nordgaustraße stellen sich bereits bei einer 9,50 m (Variante 2B) bzw. 8,00 m (Variante 3B) hohen Wand wieder Grenzwertüberschreitungen von 1 dB(A) in der Nacht ein. Die Grenzwertüberschreitungen im Bereich der Immissionsorte 34 bis 35, die deutlich näher an der Nordgaustraße liegen, von bis zu 4 dB(A) in der Nacht können mit Ausführung der Lärmschutzwände LSW 4.1 und 4.2 in einer Höhe von 8,00 m (Varianten 2C und 3B) vermeiden werden. Die hierfür entstehenden Kosten stehen außer Verhältnis zum damit verfolgten Schutzzweck, wobei bereits die Kosten für eine 6,00 m hohe Wand in keinem Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck stehen. Die Kosten für eine 5,00 m hohe Wand, wie vorgesehen, stehen in einem aus-

gewogenen Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck. Eine Ausführung der angesprochenen Lärmschutzwände in einer Höhe von 5,00 m ist auch unter städtebaulichen bzw. ortsbildgestalterischen Gründen noch vertretbar.

- c) Mit der nunmehr gegenüber den ausgelegten Unterlagen vorgesehenen Erhöhung der Lärmschutzwände LSW 1.1 und 1.2 auf 4,10 m und der Lärmschutzwand LSW 2 auf 4,20 m können an einem zusätzlichen Gebäude die Lärmgrenzwerte vollständig und an weiteren 4 bzw. 6 Etagen die Immissionsgrenzwerte am Tag bzw. in der Nacht eingehalten werden. Unabhängig von städtebaulichen bzw. ortsbildgestalterischen Gesichtspunkten scheidet eine weitere Erhöhung dieser Wände, um alle Gebäude vollständig schützen zu können, aus, da die hierfür anfallenden Kosten außer Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck stehen.

Der Lärmschutz an den Gebäuden, bei denen die maßgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kann aufgrund der vorgenannten Gründe lediglich mittels passiver Schutzmaßnahmen erreicht werden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

- Abschnitt Sallerner Regenbrücke, Regensburger Straße und Lappersdorfer Kreisels
Auf der Sallerner Regenbrücke selbst sind zur Einhaltung von Immissionsgrenzwerten an Gebäuden westlich und östlich des Regen keine Lärmschutzwände erforderlich. Die sich durch die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen 2,50 m hohen Spritzschutzwände in lärmtechnischer Hinsicht ergebenden, allerdings auch nur geringfügigen, positiven Auswirkungen auf die Bebauung zu beiden Seiten des Regen wurden in den Lärmberechnungen nicht mit berücksichtigt.

Im Bereich der Regensburger Straße und des Lappersdorfer Kreisels sind folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von hochabsorbierenden bzw. transparenten Lärmschutzwänden vorgesehen (vgl. auch Abbildung 21):

	Ausführung	Höhe
LSW 1.1	transparent	3,00 m
LSW 1.2	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 2.1	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 2.2	hochabsorbierend	3,00 m
LSW 3	hochabsorbierend	3,45 m
LSW 4	reflektierend	2,50 m
LSW 5.1	hochabsorbierend	2,00 m
LSW 5.2	hochabsorbierend	5,00 m
LSW 6	hochabsorbierend	3,00 m

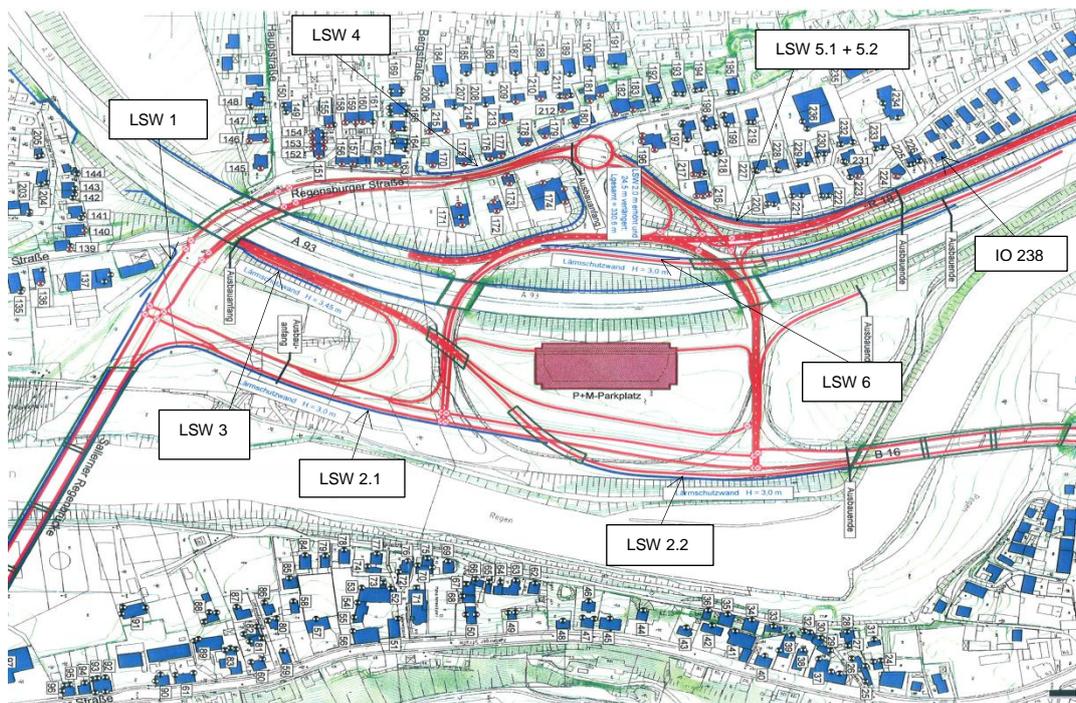


Abbildung 21: neue bzw. zu ergänzende Lärmschutzwände Regensburger Straße, Lappersdorfer Kreisel

Mit den im Bereich des Lappersdorfer Kreisels einschließlich der Verbindungsspanne vorgesehenen aktiven Lärmschutzeinrichtungen können an den Fassaden der linksseitig des Regen bzw. östlich des Lappersdorfer Kreisels gelegenen Bebauung die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten und somit ein Vollschutz sichergestellt werden. Durch die vom Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagten und entsprechend der festgestellten Unterlagen auch vorgesehenen Schließung der bestehenden Lücke im Verlauf der Lärmschutzwände 2.1 und 2.2 (Bereich des Brückenbauwerks 1-2) lassen sich die aufgrund solcher Lücken entstehenden erhöhten Lärmbelastungen, die aufgrund der stark wechselnden Schallpegeländerungen als sehr störend empfunden werden, vermeiden.

Mit der neuen Führung des Geh- und Radweges kann die Lärmschutzwand 1 am südlichen Fahrbahnrand der Regensburger Straße, entgegen der Darstellung in der vorstehenden Abbildung 21, die noch auf der ursprünglichen Geh- und Radwegführung beruht, durchgehend ausgeführt werden. Trotz dieser vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahme in Form einer teilweise transparent, überwiegend aber hochabsorbierend ausgeführten Lärmschutzwand werden noch an 3 Gebäuden im Dachgeschoss und an einem Gebäude an den 2 Vollgeschossen und dem ausgebauten Dachgeschoss die Nachtgrenzwerte um 1 dB(A) überschritten. Die Taggrenzwerte können dagegen an allen Gebäuden südlich der Regensburger Straße eingehalten werden. Aufgrund des großen Abstandes der Gebäude müsste die Lärmschutzwand um das 1. Obergeschoss und die Dachgeschosse voll schützen zu können deutlich erhöht werden. Die Kosten für eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand stehen

jedoch außer Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck und sind auch angesichts der geringfügigen Überschreitung des Nachtgrenzwertes nicht zu rechtfertigen.

Im weiteren Verlauf der Regensburger Straße sind im Bereich der Anbindung der Hauptstraße und der Bergstraße im Ortsteil Kareth des Marktes Lappersdorf (Immissionsorte 145 bis 163 - vgl. Abbildung 21) aus folgenden Gründen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden möglich:

- a) Nachdem im Abschnitt zwischen den Einmündungen der Hauptstraße und der Bergstraße auch noch der geplante Anschluss der Siedlungsstraße liegt und zusätzlich zur Erschließung von Grundstücken Dritter Zugänge und Zufahrten erforderlich sind, könnte keine durchgehende Lärmschutzwand errichtet werden. Die Wirksamkeit von lediglich 20 m bis 30 m langen Lärmschutzwänden ist stark eingeschränkt, da die zwischen den Lücken entstehenden erhöhten Lärmbelastungen aufgrund der stark wechselnden Schallpegeländerungen als sehr störend empfunden werden.
- b) Mit unmittelbar am Fahrbahnrand errichteten Lärmschutzwänden ließen sich in lärmtechnischer Hinsicht aufgrund der Nähe zur Lärmquelle die größten Pegelminderungen erzielen. Allerdings würden sich solche Wände nachteilig auf die Einsehbarkeit der geplanten Straßeneinmündungen und der Grundstückszufahrt auswirken, so dass die Wände entsprechend kürzer ausgeführt werden müssten um die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlichen Sichtweiten herstellen zu können. Bei Lage näher an der Grundstücksgrenze, wobei im angesprochenen Bereich die Grundstücke einen etwas größeren Abstand zur Regensburger Straße aufweisen, müssten die Wände deutlich höher ausgeführt werden, um die gleiche Wirkung wie näher an der Straße errichtete Lärmschutzwände zu erreichen.
- c) Die Regensburger Straße hat hier nicht mehr den ausgeprägten Hauptstraßencharakter wie die Nordgaustraße zwischen Isar Straße und Amberger Straße. Ein Verzicht auf Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich zwischen den Einmündungen der Hauptstraße und der Bergstraße ist daher auch aus ortsbildgestalterischen Gründen begründbar.

Der beschriebene Sachverhalt bezüglich des Verzichts auf Errichtung von Lärmschutzwänden entlang des westlichen Fahrbahnrandes der Regensburger Straße zwischen Hauptstraße und Bergstraße lässt sich auch auf den Bereich östlich der Regensburger Straße (Immissionsorte 171 bis 174 – vgl. Abbildung 21) übertragen. Diese Anwesen werden ausschließlich über die Regensburger Straße erschlossen, so dass keine durchgängige Lärmschutzwand realisiert werden kann. Unter Hinweis

auf die vorstehenden Ausführungen ist daher ein Verzicht auf Errichtung von Lärmschutzwänden gerechtfertigt.

Im Abschnitt der Regensburger Straße zwischen der Bergstraße und dem Innerortskreisell Lappersdorf ist am westlichen Fahrbahnrand die Errichtung einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand auf bereits vorhandenen Stützmauern vorgesehen (LSW 4 - vgl. Abbildung 21). Trotz dieser Lärmschutzwand werden noch an 9 Gebäuden, verteilt auf 23 Etagen, die zulässigen Immissionsgrenzwerte am Tag um bis zu 7 dB(A) und an 17 Gebäuden, verteilt auf 43 Etagen die zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht um bis zu 9 dB(A) überschritten. Aufgrund der topographischen Verhältnisse (stark ansteigendes Gelände) müsste die Lärmschutzwand deutlich erhöht werden, wobei im vorliegenden Fall sogar die Kosten einer 5,00 m hohen Wand nicht außer Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck stehen würden. Nachdem allerdings die Lärmschutzwand - wie bereits erwähnt - auf einer bestehenden Stützmauer aufgesetzt wird und somit bereits optisch wie eine 5,00 m hohe Wand wirkt, sprechen hier ortsbildgestalterische Gründe gegen eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand. Zudem würde sich eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand durch ihre Verschattungswirkung nachteilig auf die unmittelbar dahinter liegenden Anwesen auswirken. Eine transparente Ausführung der Wand scheidet aufgrund der aus schalltechnischer Sicht ungünstigen Reflexionen auf die Bebauung östlich der Regensburger Straße aus.

Im Bereich des westlichen Fahrbahnrandes der Kreisstraße R 18 wird die bestehende Lärmschutzwand (vgl. Abbildung 21) auf einer Länge von 235,00 m um 2,00 m auf 5,00 m erhöht und gleichzeitig um 25,00 m in einer Höhe von 5,00 m verlängert. Trotz dieser Ergänzung vorhandener aktiver Lärmschutzmaßnahmen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte noch an insgesamt 6 Gebäuden überschritten. An insgesamt 5 Gebäuden werden verteilt auf 10 Etagen die zulässigen Immissionsgrenzwerte am Tag um bis zu 8 dB(A) und an 6 Gebäuden verteilt auf 17 Etagen die zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht um bis zu 11 dB(A) überschritten.

Ein vollständiger Schutz des Gebäudes IO 196 (vgl. Abbildung 21) ist nicht möglich, da wegen der im Bereich des Anschlusses der Regensburger Straße an den Innerortskreisell Lappersdorf aus Gründen der Verkehrssicherheit einzuhaltenden Sichtweiten, die Wand nicht über die vorgesehene Ausbaulänge hinaus verlängert werden kann.

Um die Gebäude IO 216 und IO 217 (vgl. Abbildung 21) vollständig schützen zu können müsste die Lärmschutzwand auf einer Länge von mindestens 120 m auf 8,50 m erhöht werden. Die hierfür anfallenden Kosten stehen ebenso in keinem Verhältnis zum verfolgten Schutzzweck wie die zum vollständigen Schutz der Gebäude IO 223,

IO 224 und IO 238 erforderlichen Kosten für die Erhöhung der Lärmschutzwand auf einer Länge von 115,00 m um 7,00 m auf 10,00 m. Anzumerken wäre in diesem Zusammenhang, dass das Gebäude bezeichnet mit IO 238 außerhalb des unmittelbaren Ausbaubereichs des Lappersdorfer Kreisels liegt.

Damit ergibt sich eine weitere nicht schließbare Schalllücke, durch die eine erhöhte Lärmbelästigung zu erwarten ist, da durch solche Lücken als sehr störend wahrgenommene stark wechselnde Schallpegeländerungen auftreten.

Der Lärmschutz an den Gebäuden, bei denen die maßgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kann aufgrund der vorgenannten Gründe lediglich mittels passiver Schutzmaßnahmen erreicht werden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

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.

Soweit Außenwohnbereiche künftig nicht ausreichend durch aktiven Lärmschutz geschützt werden können, ist in Teil A, Abschnitt II, Ziffer 7.4 dieses Beschlusses unter den dort genannten Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG vorgesehen.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten maßgebenden Immissionsorte, die auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz am Straßen – RLS-90 erfolgten, sind im Einzelnen in der Unterlage 11 in Band 3 dargestellt, auf welche wir hiermit verweisen.

3.2.4.2 Schutz vor Baulärm

Die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.12.1.2 bis 2.12.1.8 dieses Beschlusses finden 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).

3.2.4.3 Schadstoffbelastung

3.2.4.3.1 Rechtsgrundlage, maßgebliche Grenzwerte

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).

Der Vorhabensträger hat sowohl ein meteorologisches (vgl. Band 4: Unterlage 15; Fachgutachten vom 31. März 2008) wie auch ein lufthygienisches Gutachten (Band 4: Unterlage 16.1, Fachgutachten vom 26. Mai 2008 und Unterlage 16.2, Fachgutachten vom 29. Februar 2008) durch die TÜV SÜD Industrie Service GmbH – Abteilung Umwelt Service (im weiteren Verlauf mit TÜV SÜD Industrie Service GmbH bezeichnet) in Auftrag gegeben.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträger die TÜV SÜD Industrie Service GmbH mit der Erstellung eines ergänzenden lufthygienischen Gutachtens beauftragt, das die für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastungen (vgl. Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses) sowie die seit Erstellung der Gutachten im Jahr 2008 eingeführten gesetzlichen Vorschriften und die im Jahr 2010 erschienene Neuauflage des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 3.1) berücksichtigt. Das ergänzende lufthygienische Gutachten vom 16. Dezember 2013 ist den festgestellten Planunterlagen beigelegt (Band 4: Unterlage 16.3). Gegenüber den Gutachten aus dem Jahr 2008 wird der

Luftschadstoff Benzol nicht mehr gesondert betrachtet, da aufgrund der gesetzlichen Anforderungen an Treibstoffe Benzolemissionen für die Luftreinhaltung nicht mehr relevant sind.

Bezüglich der meteorologischen Auswirkungen wurde auf eine Aktualisierung des Gutachtens verzichtet, da sich hinsichtlich Form und Umfang des Bauvorhabens keine wesentlichen und sich auf die meteorologische Situation auswirkenden Planänderungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen ergeben haben und die Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 der des Prognosejahrs 2020 entspricht (vgl. Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses).

Das meteorologische Gutachten (Band 4: Unterlage 15) befasste sich mit der qualitativen meteorologischen Analyse und Beurteilung des geplanten Bauvorhabens „Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Anschluss an die Regensburger Straße“. Gegenübergestellt und bewertet wurden der Istzustand (insbesondere hinsichtlich Belüftung, Kaltluftabflüsse, thermische Belastung) und der zu erwartende Planzustand.

Im Rahmen des meteorologischen Gutachtens wurden dabei untersucht:

- Analyse der klimatischen Bedeutung des vom Vorhaben betroffenen Bereichs für das Stadtgebiet Regensburg;
- Analyse potentieller kleinklimatischer Auswirkungen
- Beeinflusst das Aus- und Neubau-Vorhaben generell die lokalen klimatischen Verhältnisse in Regensburg?
- Wenn ja, welche Auswirkungen sind zu erwarten und sind diese Auswirkungen aus meteorologischer als erheblich zu bewerten?
- Welche Ausgleichs- bzw. Minderungsmaßnahmen sind gegebenenfalls notwendig und realisierbar?

Im gesondert erstellten aktualisierten lufthygienischen Gutachten vom 16. Dezember 2013 (Band 4: Unterlage 16.3) hat die TÜV SÜD Industrie Service GmbH Aussagen zur künftigen lufthygienischen Situation unter Berücksichtigung des plangegegenständlichen Straßenbauvorhabens getroffen.

Untersucht wurden jeweils die lufthygienischen Auswirkungen auf die Bereiche der nächst gelegenen Wohnbebauungen für das Prognosejahr 2030 nach Maßgabe der gegenständlichen Planung und des Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2008, das nach ergänzenden Aussagen des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak auch für das Prognosejahr 2030 noch zutreffend ist (vgl. Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses).

Die Beurteilung der ermittelten Belastungswerte richtet sich nach den Grenzwerten der 39. BImSchV. Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die Schadstoffe NO₂ und PM₁₀ sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet.

Komponente	Immissionsgrenzwert	Zeitbezug
Stickstoffdioxid (NO ₂)	40 µg/m ³	Jahresmittelwert
	200 µg/m ³	Stundenmittelwert (h-MW)
Feinstaub (PM ₁₀)	40 µg/m ³	Jahresmittelwert
	50 µg/m ³	Tagesmittelwert (TMW)

Tabelle 40: Immissionsgrenzwerte entsprechend §§ 3 und 4 der 39. BImSchV

Diese Grenzwerte sind aktuell einzuhalten.

3.2.4.3.2 Ausgangsdaten

a) Meteorologisches Gutachten

Im Gegensatz zur Lufthygiene gibt es für das Klima kein Grenz-, Schwellen-, Ziel- oder Leitwertkonzept, wie es zur Bewertung der lufthygienischen Auswirkungen von Planvorhaben zur Verfügung steht. Im § 1 Abs. 5 BauGB wird zwar gefordert, dass Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten müssen und in § 1a BauGB wird dabei explizit das „Klima“ genannt, klare Regelungen dazu kann und will die Gesetzgebung nicht vorgeben. Das liegt daran, dass die natürliche zeitliche und räumliche Variabilität meteorologischer bzw. klimatischer Parameter sehr groß ist und das „Klima“ ohnehin keine konstante Größe ist, die sich ortsbezogen anhand von z. B. Grenzwerten beurteilen ließe. Allenfalls können Vorgaben zum Schutz der bestehenden klimatischen Verhältnisse formuliert werden für den Fall, dass dieses als positiv und erhaltenswert einzustufen ist. Eine derartige Einstufung hat beim Klima aber immer auch einen sehr subjektiven Charakter.

Aufgrund der fehlenden direkten Vorgaben (Gesetze, Verordnungen) zur Bewertung klimatischer Auswirkungen von Bauvorhaben wurden allgemeine Hinweise und Informationen zur Klimarelevanz aus verschiedenen Regelwerken zur Bewertung der Umweltverträglichkeit und lufthygienischer Auswirkungen herangezogen. Außerdem wurden Vorgaben/Empfehlungen aus umweltmeteorologischer Fachliteratur zur Beurteilung des Vorhabens herangezogen.

In die Beurteilung des Vorhabens fließen Hinweise zum Schutz des Klimas aus folgenden Regelwerken (Gesetze und Verordnungen) mit ein:

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. September 2001 (BGBl. I S. 2350), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Juni 2002 (BGBl. I S. 1914)

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) vom 18. September 1995 (GMBI. S. 671)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 6. Januar 2004 (BGBl. I S. 2))
- Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft) vom 24. Juli 2002 (GMBI. 2002 S. 511)
- 22. BImSchV - 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (11. September 2002)

Des Weiteren wurden Anforderungen berücksichtigt, die sich aus folgenden einschlägigen Richtlinien und Normen ergeben:

- VDI 3782 Blatt 1 „Umweltmeteorologie; Atmosphärische Ausbreitungsmodelle; Gauß'sches Fahrenmodell für Pläne zur Luftreinhaltung" (Ausgabe Dezember 2001);
- VDI 3782 Blatt 3 „Ausbreitung von Luftverunreinigungen in der Atmosphäre; Berechnung der Abgasfahnenüberhöhung" (Ausgabe Juni 1985);
- VDI 3945 Blatt 3 „Umweltmeteorologie; Atmosphärische Ausbreitungsmodelle; Partikelmodell" (Ausgabe September 2000);
- Städtebauliche Klimafibel des Innenministeriums Baden-Württemberg, zuletzt aktualisiert in November 2005, erstellt in Zusammenarbeit mit dem Amt für Umweltschutz Stuttgart.

Zur Beurteilung wurden außerdem folgende Literatur und Datenquellen berücksichtigt:

- „Klimaökologische und lufthygienische Untersuchungen im Raum Regensburg", Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, Dr. Christiane Dittmann, Institut für Geographie, Universität Regensburg, 1982
- Sektorale Häufigkeitsverteilung der Windgeschwindigkeit und -richtung am Messstandort Regensburg - Mühlberg für den Zeitraum 29.04.1996 bis 31.07.1997

- Ausbreitungsklassenstatistik Regensburg des Deutschen Wetterdienstes in München für das repräsentative Jahr 1994
- Höhendaten für den Bereich Regensburg (50 m Raster) des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation in München
- Auszüge mit Bezug zum Klima aus dem Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern, Stadt Regensburg mit Bezug zum Klima
- Übersichtsplan M = 1:25.000; Lage- und Höhenplan M = 1:25.000; Lageplan mit Bebauungshöhen und Höhenschichtlinien;
- Erläuterungsbericht zur Variantenuntersuchung.

Sonstige Beurteilungs- und Bearbeitungsgrundlagen:

Darüber hinaus stand der TÜV SÜD Industrie Service GmbH aus einer Ortsbesichtigung eine Fotodokumentation zur Verfügung. Die Ortsbesichtigung diente der räumlichen Erfassung des Geländereiefs aus meteorologischer Sicht sowie einer Bestandsaufnahme der vorhandenen klimaprägenden Faktoren im Untersuchungsgebiet (Landnutzung; Geländeform; Bewuchs; Bebauung, Verkehr).

b) Lufthygiene

Das lufthygienische Gutachten trifft Aussagen zur möglichen künftigen lufthygienischen Situation. Beurteilt wurde die Schadstoffbelastung der Luft durch den Kraftfahrzeugverkehr im Prognosejahr 2030 (vgl. Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses).

Zur Beurteilung der lufthygienischen Auswirkungen des Fahrzeugverkehrs auf die an die Verkehrswege angrenzende Wohn- und Gewerbebebauung werden die Motorabgasemissionen für Partikel (PM₁₀) und für Stickstoffdioxid (NO₂) anhand des „Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs Version 3.1“ (HBEFA), die vom deutschen Umweltbundesamt herausgegeben worden sind, ermittelt. Dazu werden die Eingangsdaten zum Verkehrsaufkommen verwendet, die bei der Begutachtung 2008 für das Prognosejahr 2025 verwendet wurden und die entsprechend der Stellungnahme des Ing.-Büros Prof. Kurzak vom 06. November 2013 (Band 1: Unterlage 1, Anhang 3) auch für das Prognosejahr 2030 Gültigkeit haben. Über die Emissionsfaktoren des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA), Version 3.1, lassen sich die Motoremissionen berechnen.

Als programmatische Umsetzung zur Berechnung der durch den motorisierten Straßenverkehr hervorgerufenen Emissionen wird in dicht bebauten Bereichen das Emissionsmodul des Screening-Programms zur Bestimmung der Luftschad-

stoff- Immissionen in Innenstädten IMMIS^{luft} und in den locker bebauten Bereichen mit RluS12 verwendet.

In den aktuellen Versionen der Screening-Programme sind für die Motorabgasemissionen des Kfz-Verkehrs die Daten des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA, Version 3.1) zu Grunde gelegt.

Zusätzlich zu den Motorabgasemissionen sind Emissionen durch Aufwirbelung und Abrieb von Reifen und Bremsen zu berücksichtigen. Die entsprechenden Emissionsfaktoren sind ebenfalls im Ausbreitungsprogramm IMMIS^{luft} hinterlegt. Grundlage des Verfahrens zur Ermittlung dieser Emissionen bilden PM₁₀-AWAR-Emissionsfaktoren aus Düring 2004, die den neuen Verkehrssituationen zugeordnet und nach der Abschätzung von Friedrich (2010) um 1/6 reduziert wurden. Die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte bezüglich der Relativanteile an Fahrzeugschichten basiert ebenfalls auf dem HBEFA.

Datengrundlagen:

Die abschnittsspezifischen Berechnungsparameter sind nachfolgend zusammengestellt.

Streckenabschnitte und Verkehrsbelastungen:

Abschnitt		DTV in Kfz/24h	SV in %
A	Nordgaustraße: Isarstraße bis Südost-Portal der Einhausung	36.840	7,1
B	Nordgaustraße: Einhausung	35.600	6,8
C	Nordgaustraße: Nordwestportal der Einhausung bis Sallerner Regenbrücke	35.600	6,8
D	Sallerner Regenbrücke	24.700	6,6
E	Lappersdorfer Straße: Sallerner Regenbrücke bis Bundesautobahn A 93	18.600	5,4
F1	Lappersdorfer Straße: Bundesautobahn A 93 bis Gotenstraße	18.900	5,6
F2	Lappersdorfer Straße: Gotenstraße bis Anschluss Lappersdorfer Kreisel	12.800	5,0
G	Lappersdorfer Kreisel: Lappersdorfer Kreisel und Teile der Zufahrten	16.625	5,5

Tabelle 41: Lufthygiene - Streckenabschnitte und Verkehrsdatenprognose

Die Streckenabschnitte B (Einhausung) und F1 (Bundesautobahn A 93 bis Gotenstraße) wurden nicht weiter betrachtet, da im Bereich der Einhausung keine Emissionen freigesetzt werden und im Bereich zwischen der Autobahn A 93 und der Gotenstraße unmittelbar keine Immissionsorte liegen.

Straßengeometrie an den Beurteilungsorten:

Abschnitt	Straße	Straßengeometrie			
		durchschnittliche Gebäudehöhe [m]	Breite der Straßenschlucht* [m]	Durchlässigkeit [%]	Abstand Gebäude Straßenrand [m]
A	Nordgaustraße	13,4	42	39,7	17
C	Nordgaustraße	9,5	43	22,8	15
D	Sallerner Regenbrücke	9,5	-	-	16
E	Lappersdorfer Straße	12,5	-	-	18
F2	Lappersdorfer Straße	9,5	20	53,7	5
G	Lappersdorfer Kreisel	9,5	-	-	12

Tabelle 42: Lufthygiene - Straßengeometrie an den Beurteilungsorten

* Die Berechnung von Immissionen mit der Prognosesoftware Immis^{luft} ist nur für ein Höhen/Breitenverhältnis (Gebäude/Straße) zwischen 1/3 und 2 empirisch abgesichert. Da jedoch bei der Begutachtung die Änderung der Immissionen durch die vorgesehenen Maßnahmen und nicht der Absolutwert der Immissionen betrachtet wird, kann mit den durchgeführten Berechnungen eine Aussage zur geforderten Fragestellung getroffen werden.

Eingangsdaten Meteorologie

Die Programme „IMMISI^{luft}“ und „RLuS12“ verwenden auf Basis einer Jahresstatistik eine gemittelte Meteorologie, die bezüglich der mittleren jährlichen Windgeschwindigkeit als der wesentlichsten Einflussgröße auf die Immissionskonzentration an die lokalen Verhältnisse angepasst wurde.

Die Angabe der mittleren jährlichen Windgeschwindigkeit bezieht sich auf eine Messhöhe von 10 m über Grund.

Aus dem Bayerischen Solar- und Windatlas kann die maßgebliche Windgeschwindigkeit in 10 m über Grund für einen interessierenden Untersuchungsort entnommen werden. Das Stadtgebiet von Regensburg liegt in einer Zone, für die ein Wertebereich 1,0 – 2,0 m/s angegeben ist. Für die Windgeschwindigkeit im Untersuchungsgebiet wurde ein einheitlicher konservativer Wert von 1,4 m/s angenommen. Das Programm „IMMISI^{luft}“ verwendet zur Berechnung der Immissionen die mittlere Windgeschwindigkeit 5 m über Dachhöhe der jeweiligen Straßenschlucht. Aufgrund der gegebenen Gebäudehöhen kann die Windgeschwindigkeit für die „IMMISI^{luft}“ Berechnung übernommen werden. „RLuS12“ verwendet zur Berechnung eine Windgeschwindigkeit von 10 m über Grund.

Eingangsdaten Hintergrundbelastung Schadstoffe

Zur Bestimmung der Immissionsgesamtbelastung ist neben der Zusatzbelastung die Vorbelastung zu berücksichtigen, die sich aus den Schadstoffemissionen anderer Quellen wie Kfz in benachbarten Bereichen, Industrie, Gewerbe und Hausbrand ergibt.

Zur Ermittlung der Hintergrundbelastung wurden Messstationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) für städtisches Gebiet herangezogen. Aus den Messwerten der Jahre 2008 bis 2012 wurden nachfolgenden Werte für die Vorbelastung abgeleitet:

- NO₂ 24 µg/m³
- PM₁₀ 22 µg/m³

Die hier genannten Jahresmittelwerte (JMW) der Schadstoffbelastungen können näherungsweise als Werte für die Vorbelastung herangezogen werden. Tendenziell ist ein minimaler Rückgang der Jahresmittelwerte der Schadstoffe NO₂ und PM₁₀ in Stadtgebieten festzustellen. Im Sinne einer konservativen Betrachtung werden für den Planzustand 2030 die o. g. derzeitigen durchschnittlichen Werte für die Vorbelastung zur Immissionsberechnung angesetzt.

3.2.4.3.3 Ergebnisse und Beurteilung

a) Meteorologisches Gutachten

Die TÜV SÜD Industrie Service hat mittels einer qualitativen meteorologischen Analyse mögliche (lokal)-klimatische Auswirkungen des Bauvorhabens „Ausbau der Nordgaustraße Regensburg mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Anschluss an die Regensburger Straße“ untersucht.

Als Ergebnis der Untersuchungen ist folgendes festzuhalten:

- Lokale klimatische Auswirkungen des Bauvorhabens für den Stadtbereich Regensburg sind aufgrund der Trassenführung grundsätzlich nur für den Bereich des Regentales möglich.
- Das geplante Bauvorhaben wirkt sich dabei aber lediglich im Nahbereich des Brücken- und Straßenbauwerks auf das kleinräumige lokale Klima aus. Die Auswirkungen selbst sind dabei als gering einzustufen und vergleichbar den kleinräumigen lokalen Auswirkungen neuer kleiner Wohngebiete. Weiterreichende Auswirkungen können für die vorgesehene Planvariante ausgeschlossen werden.
- Die bestehende Belüftung (regionale/großräumige Strömung) durch das Regental wird durch das Bauvorhaben nicht behindert. Eine Verschlechterung der Belüftungsverhältnisse kann hier ausgeschlossen werden. Eine Blockierung

oder erhebliche Umlenkung der Strömung durch den Brückenkörper ist ausgeschlossen.

- Eine erhebliche Verschlechterung der bodennahen Kaltluft-/Frischlufzufuhr (in klaren, hochdruckbeeinflussten Strahlungsnächten mit großräumig schwachem Wind) nach Regensburg und damit eine erhebliche Verschlechterung der dortigen lufthygienischen Verhältnisse kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Zum einen hat die bodennahe Kaltluftzufuhr über das untere Regental schon derzeit aufgrund der bestehenden Bebauungssituation und des vorhandenen Verkehrs/der vorhandenen Verkehrswege nur noch eine vernachlässigbar geringe Bedeutung für die Belüftung/Frischlufzufuhr der Stadt Regensburg, zum anderen wird der bestehende schwache Luftstrom durch die Brückenführung nur unwesentlich behindert.
- Eine erhebliche Verschlechterung der thermisch-hygrischen Ausgleichsfunktion des Regens/der Auen des Regentales im ufernahen Bereich kann für die geplante Brückenführung ebenfalls ausgeschlossen werden.
- Aufgrund der Verkehrsführung über die neue Sallerner Regenbrücke (erhöhtes Fahrbahnniveau, damit verbesserte Durchmischung freiwerdender Emissionen aufgrund erhöhten Mischungsraumes) ist für das Tal-Niveau eine erhebliche Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse trotz der Bündelung des Verkehrs mit linienförmig erhöhtem Verkehrsaufkommen auszuschließen. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird verwiesen.
- Zur weiteren Optimierung der lokalen kleinklimatischen Verhältnisse sind außerdem Begrünungsmaßnahmen im Umfeld des Brückenbauwerks und der neuen Trasse zu empfehlen.

Insgesamt kann aus meteorologischer Sicht das Bauvorhaben wie geplant realisiert werden, da eine Verschlechterung der lokalklimatischen Verhältnisse im Regental und negative Auswirkungen auf die Kalt-/Frischlufzufuhr und damit die Luftqualität in Regensburg durch das Bauvorhaben ausgeschlossen werden können. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass jedes Bauvorhaben kleinräumig Veränderungen der Temperatur-/Feuchte- und Windverhältnisse mit sich bringt. Im vorliegenden Fall sind diese aber als sehr gering zu bewerten. Negative, schädliche Umweltauswirkungen oder eine signifikante Verschlechterung der derzeitigen Situation können ausgeschlossen werden.

Außerdem ist anzumerken, dass sich aus der meteorologischen Analyse keine Indizien ergeben haben, die im vorliegenden Fall eine gesonderte Berücksichtigung lokaler klimatischer Effekte im Rahmen der lufthygienischen Analyse (siehe

separates Fachgutachten) erforderlich machen würden. Das dort angewandte Modell IMMIS-Luft zur Klärung der Frage, ob die Beurteilungswerte der 39. BImSchV durch das vorliegende Vorhaben gesichert eingehalten werden, berücksichtigt die örtlichen klimatischen Verhältnisse in ausreichendem Umfang für die notwendige Beurteilungssicherheit.

Abschließend ist anzumerken, dass auch eine aufwendige Modellierung der kleinklimatischen Auswirkungen des Vorhabens mit aufwendigen numerischen meteorologischen Strömungsmodellen (Szenarienstudien) sowie Lokalklimamodellen zu keiner anderen Bewertung des Vorhabens führen würden. Deshalb wird im vorliegenden Fall auf eine solche, zeit- und kostenintensive, vertiefende quantitative Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens verzichtet.

b) lufthygienisches Gutachten

Die nachfolgende Tabelle enthält die für das Jahr 2030 prognostizierten Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs in den einzelnen untersuchten Streckenteilen in Gramm pro Meter und Tag.

Abschnitt	Straße	Stickstoffoxide (NO _x) g/(m*d)	Feinstaub (PM ₁₀) g/(m*d)
A	Nordgaustraße	9,2	3,6
B	Nordgaustraße	8,1	3,3
C	Nordgaustraße	8,1	3,3
D	Sallerner Regenbrücke	4,9	2,0
E	Lappersdorfer Straße	3,5	1,4
F1	Lappersdorfer Straße	3,6	1,4
F2	Lappersdorfer Straße	2,4	0,9
G	Lappersdorfer Kreisel	3,2	0,8

Tabelle 43: Emissionen des Kfz-Verkehrs 2030 im Ausbau-/Neubaubereich Nordgaustraße – Neubau Sallerner Regenbrücke mit Anbindung an die Regensburger Straße und Umbau Lappersdorfer Kreisel

In Abschnitten ohne Randbebauung führen Emissionen in der errechneten Größenordnung zu Immissionen, die bereits wenige Meter neben der Straße im Jahresmittel deutlich unter einem Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) liegen.

Damit liegt die Belastung durch Luftschadstoffe im Bereich des Abschnitts F1, auf den Sportplätzen unterhalb der Sallerner Regenbrücke (Abschnitt D) und am Lappersdorfer Kreisel (Abschnitt G) nur in der Höhe der Vorbelastung. Die Spritzschutzwand bewirkt eine zusätzliche Kanalisierung und Ableitung der Schadstoffe noch oben. Dies führt zu einer weiteren Absenkung der Zusatzbelastung in Bodennähe, die im vorliegenden Fall jedoch ohnehin schon unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenze liegt.

An der Wohnbebauung im Bereich der Einhausung (Abschnitt B) ist die Schadstoffbelastung ebenfalls allein durch die Vorbelastung bestimmt.

In nachfolgender Tabelle sind die Jahresmittelwerte für die Zusatzbelastung an NO₂ und PM₁₀ für das Prognosejahr 2030 zusammengestellt.

Abschnitt	Straße	Stickstoffoxide (NO _x) g/(m*d)	Feinstaub (PM ₁₀) g/(m*d)
A	Nordgaustraße	19,8	7,8
C	Nordgaustraße	17,5	7,1
D	Sallerner Regenbrücke	0,3	0,1
E	Lappersdorfer Straße	0,2	0,1
F2	Lappersdorfer Straße	10,0	3,9
G	Lappersdorfer Kreisel	0,2	0,1

Tabelle 44: Immissionszusatzbelastung durch den Kfz-Verkehr im Jahr 2030 im Ausbau-/Neubaubereich Nordgaustraße – Neubau Sallerner Regenbrücke mit Anbindung an die Regensburger Straße und Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Nach Addition der Vorbelastung, nach Umrechnung der emittierten Stickstoffoxide in Stickstoffdioxid und nach Rundung der Werte auf die Genauigkeit der Grenzwerte ergeben sich die nachfolgend angegebenen Gesamtbelastungen.

Abschnitt	Straße	Stickstoffoxide (NO ₂) g/(m*d)	Feinstaub (PM ₁₀) g/(m*d)
A	Nordgaustraße	32,3	29,8
C	Nordgaustraße	31,4	29,1
D	Sallerner Regenbrücke ^{*)}	24,1	22,1
E	Lappersdorfer Straße	24,1	22,1
F2	Lappersdorfer Straße	28,5	25,9
G	Lappersdorfer Kreisel	24,1	22,1

^{*)} Bereiche seitlich der Rampen, nicht unterhalb der Brücke

Tabelle 45: Gesamtbelastung an der Wohnbebauung im Jahr 2030 im Ausbau-/Neubaubereich Nordgaustraße – Neubau Sallerner Regenbrücke mit Anbindung an die Regensburger Straße und Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Die relevanten Jahresmittelwerte der 39. BImSchV werden eingehalten.

Aus den langjährigen Messreihen des Landesüberwachungssystems Bayern ist bekannt, dass ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert von NO₂ und der Überschreitungshäufigkeit von Stundenmittelwerten besteht. Nach Auswertungen der TÜV SÜD Industrie Service GmbH ist erst oberhalb eines Jahresmittelwerts von 90 µg/m³ damit zu rechnen, dass ein Stundenmittelwert von 200 µg/m³ öfter als die erlaubten 18-mal im Kalenderjahr überschritten wird. Damit kann generell bei Einhaltung des Jahresmittelwerts auch von der Einhaltung des Kurzzeitwerts ausgegangen werden.

Ebenfalls auf Auswertungen der Landesüberwachungssysteme Bayern-Daten durch die TÜV SÜD Industrie Service GmbH beruht eine Korrelation zwischen dem Jahresmittelwert von PM_{10} und der Überschreitungshäufigkeit des Grenzwerts für den Tagesmittelwert. Danach kann bis zu einem Jahresmittelwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ davon ausgegangen werden, dass der Grenzwert für den Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht öfter als die zulässigen 35-mal im Kalenderjahr überschritten ist. Diese Korrelation unterliegt naturgemäß einer gewissen, von den lokalen Verhältnissen abhängigen Streuung. Die Messwerte an der Station des Landesüberwachungssysteme Bayern in Regensburg liegen aber genau auf der Ausgleichskurve der Korrelation. In der Stadt Regensburg kommt es danach erst ab einem Jahresmittelwert von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu einer Überschreitung des Kurzzeitwertes. Auch bei Feinstaub sind folglich sowohl der Langzeit- als auch der Kurzzeitwert eingehalten.

Die im Programm IMMIS-Luft implementierte Meteorologie enthält anteilig alle Wetterlagen nach der Häufigkeit ihres Auftretens. Damit sind auch die aus lufthygienischer Sicht ungünstigen Inversions- und sonstigen Schwachwindwetterlagen angemessen berücksichtigt. Die Wirkung von Lärmschutzwänden und von Tunnelportalen auf die Schadstoffbelastung kann mit dem Programm IMMIS-Luft nicht simuliert werden und ist deshalb in den Ergebnissen nicht berücksichtigt. Geeignete Rechenprogramme für eine quantitative Prognose stehen zur Verfügung. Im hier untersuchten Planfall sind die Ergebnisunsicherheiten kleiner als die errechneten Unterschreitungen der Grenzwerte. Die Einhaltung der Grenzwerte kann folglich als gesichert gelten.

Aus anderen Untersuchungen ist bekannt, dass Lärmschutzwände auch eine Abschirmung gegenüber Luftschadstoffen bewirken. Durch die bereits vorhandenen und die geplanten Lärmschutzwände und wegen der konservativen Annahmen zur Vorbelastung können die ausgewiesenen Gesamtbelastungen daher als Obergrenze der maximal möglichen Immissionsbelastungen angesehen werden.

Die Auswirkungen von Tunnelportalen auf die Luftschadstoffbelastung in den angrenzenden Bereichen wurde durch die TÜV SÜD Industrie Service GmbH in der Vergangenheit schon mehrfach messtechnisch untersucht. Als Referenzprojekte können hier Immissionsmessprogramme am Brudermühltunnel und am Petuelringtunnel in München sowie an der Einhausung der Bundesstraße 17 im Markt Stadtbergen bei Augsburg genannt werden. Aus diesen Untersuchungen ist bekannt, dass die an den Portalen erhöhten Immissionen sich zunächst gerichtet längs zur Straße hin fortsetzen. Quer zur Strahlrichtung wurde übereinstimmend eine rasche Abnahme der Konzentrationen mit der Entfernung beobachtet. In

Stadtbergen war beispielsweise in 10 m seitlichem Abstand zur Fahrbahn kein Einfluss des Portals mehr messbar.

Eine Überschreitung von Grenzwerten für Luftschadstoffe wird in den untersuchten Bereichen nach Maßgabe der vorgelegten Unterlagen und nach derzeitiger Rechtslage im Jahr 2030 nicht auftreten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass nach Ausbau der Nordgaustraße und den Umbau des Lappersdorfer Kreisels mit Neubau der Sallerner Regenbrücke eine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub, die durch den motorisierten Verkehr hervorgerufen werden, nicht zu besorgen ist.

Die lufthygienischen Gutachten der TÜV-SÜD Industrie Service GmbH wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz geprüft. Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten.

Angesichts der hier zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist hier lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26. Mai 2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 39. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabensbezogen sicherzustellen (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd. Nr. 426). Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908).

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung stellt in der Abwägung angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurz-

fristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem kann die mit dem Bauvorhaben angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das plangegegenständliche Maßnahme im aktuellen Luftreinhalteplan für die Stadt Regensburg als Vorhaben enthalten ist, das eine erhebliche Entlastung der Lappersdorfer und der Amberger Straße von verkehrbedingten Immissionen erreichen kann.

3.2.4.4 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 3.2.4.3 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.

3.2.5 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: Anlagen Nrn. 12.1 A-1 und 12.1 A-2; Band 4: Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1).

3.2.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.2.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

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

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung bzw. FFH-Verträglichkeitsabschätzung hat unter der Berücksichtigung der Empfindlichkeit von Lebensraumtypen und Arten und der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen ergeben, dass das Bauvorhaben zu keinen bzw. nur zu offensichtlich nicht erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet Nr. DE 6741-371 „Chamb, Regentaläue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ führt. Eine Ausnahmeentscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG war daher nicht erforderlich. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3) wird hiermit verwiesen.

- Schutzgebiete nach §§ 23 bis 29 BNatSchG

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

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

Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG wurden für das gesamte Plangebiet im Rahmen der vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplanung erhoben. Nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG geschützte Flächen im Untersuchungsgebiet für das plangegenständliche Straßenbauvorhaben „Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels“ sind:

- eine seggen- und binsenreiche Nasswiese auf den Flurstücken 165 und 165/2, jeweils Gemarkung Sallern,
- Auwald und
- der gesamte Flusslauf des Regen als natürlicher bzw. naturnaher Flussabschnitt.

Sie sind in den festgestellten Planunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 2.2 und Anlagen Nrn. 12.1 A-1 und 12.1 A-2; Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 3.2, Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1).

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses) eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 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 3.1 dieses Beschlusses. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

3.2.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

3.2.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. 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 09.07.2008, 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 erfüllt 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 Schad-

stoffimmissionen 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 3.2.5.3.1 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.

3.2.5.1.2.2 Prüfmethodik

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

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, Anhang 7.4; Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 2) – auf die Bezug genommen wird - dargestellt.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5.3.2 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. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31). Da das BNatSchG die europarechtlichen Vorgaben jetzt vollständig umsetzt, werden die gemeinschaftsrechtlichen Verbote nicht mehr getrennt angesprochen. Sie werden aber bei der Interpretation der §§ 44 und 45 BNatSchG berücksichtigt.

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

3.2.5.1.2.3 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.

Als Pflanzenart gemäß Anhang IV FFH-RL kann im Planungsgebiet lediglich das Liegende Büchsenkraut (*Lindernia procumbens*) als potentiell vorkommend eingestuft 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, Anhang 7.4, Kapitel 3; Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 2, Kapitel 3).

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

Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Anschluss an die Regensburger Straße

- Optimierung des Brückenbauwerks

Das Brückenbauwerk über den Regen wurde unter ökologischen Gesichtspunkten optimiert. Das Regental wird durch eine weitlumige Brücke von ca. 280 m Länge überspannt. Die lichte Höhe beträgt dabei ca. 5 m. Spritzschutzwände auf dem

Brückenbauwerk werden Schadstoffeinträge in den Regen minimieren. Ferner wird eine Beleuchtung gewählt, die keine Insekten anlockt.

- Absammlung der Großmuscheln im Bereich des Brückenbauwerks
Vor Baubeginn werden alle lebenden Großmuscheln im Eingriffsbereich der Brückenpfeiler abgesammelt. Die gesammelten Großmuscheln werden im Oberlauf des Regen zwischengelagert und nach der Bauphase wieder in den ursprünglichen Lebensraum in den Regen zurückgebracht. Auf die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.3 dieses Beschlusses formulierte Auflage wird verwiesen.
- Biotopschutzzäune
Um den Uferbereich und die angrenzenden Grünflächen zu schützen, wird der Arbeitsbereich um die Brückenpfeiler so weit möglich minimiert und während der Bauphase Biotopschutzzäune errichtet.
- Zeitliche Optimierung der Rodungsarbeiten
Die Rodung der Gehölze sowie die Baufeldfreimachung finden außerhalb der Nestbau-, Lege-, Bebrütungs- und Aufzuchtzeit im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar und damit während der Vegetationsruhe statt. Auf die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.2 dieses Beschlusses formulierte Auflage wird verwiesen.

Umbau des Lappersdorfer Kreisels

- Zeitliche Optimierung der Rodungsarbeiten
Die Rodung der Gehölze sowie die Baufeldfreimachung finden außerhalb der Nestbau-, Lege-, Bebrütungs- und Aufzuchtzeit im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar und damit während der Vegetationsruhe statt. Auf die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.2 dieses Beschlusses formulierte Auflage wird verwiesen.

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

Schädigungen oder Störungen der meisten Arten kann durch die vorstehend aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen soweit reduziert werden, dass eine Wahrung des derzeitigen Erhaltungszustandes der lokalen Population erreicht wird. Nicht gewährleistet werden kann dieses Ziel für das Vorkommen der Zauneidechse. Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen), zur Vermeidung von Gefährdungen lokaler Populationen, sind nicht erforderlich.

Zur Wahrung des Erhaltungszustandes der Zauneidechsenpopulation wurden Kompensationsmaßnahmen (compensatory measures) konzipiert, die entsprechend dem Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 12. Februar 2013 als FCS-Maßnahme (englisch: „favourable conservation status“; vgl. Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 2, Kapitel 3.3) eingebettet wurden.

Die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG werden unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ermittelt. Hierzu gehört:

- Kompensationsmaßnahme K1 (FCS1): Schaffung von Zauneidechsenlebensraum. Auf der Fläche mit der Flurnummer 398, Gemarkung Winzer, Stadt Regensburg wird auf 2.699 m² eine Habitatfläche für die Zauneidechse geschaffen. Hierzu wird z. T. Oberboden abgetragen und das grabfähige Material dann zu 1-1,5 m² großen Haufen aufgeschüttet. Weiterhin wird Totholz aufgeschichtet, ggf. auch größere Stubben, sowie Steinhaufen eingebracht. Eine Magergrasmischung, lange Mahdzyklen und verbleibende Altgrasbestände werden dazu beitragen, dass die Fläche von der Zauneidechse genutzt werden kann. Durch den direkten Anschluss an einen Biotopverbund ist eine Neubesiedlung schnell möglich.

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

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az 9 A 14/07 zu § 42 Abs.1 Nr. 1 1. Alt. BNatSchG a. F. – juris Rn. 91). Umstände, die für die Signifikanz eine Rolle spielen, sind insbesondere artspezifische Verhaltensweisen, häufige Frequentierung des durchschnittlichen Raums und die Wirksamkeit vorgesehener Schutzmaßnahmen (BVerwG vom 14. Juli 2011, Az. 9 A 12.10).

Die entsprechende Überprüfung hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen konfliktvermeidenden Maßnahmen das betriebsbedingte Kollisionsrisiko für

- den Biber und den Fischotter;
- die Fledermausarten Großer Abendsegler; Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus,

Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Mopsfledermaus und Zweifarbfledermaus;

- die Zauneidechse;
- die Grüne Keiljungfer;
- den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling;
- den Nachtkerzenschwärmer
- die Gemeine Flussmuschel, Bachmuschel;
- die Vogelarten Bluthänfling, Feldsperling, Kuckuck, Goldammer, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschnalbe, Grünspecht, Gartenrotschwanz, Eisvogel, Teichhuhn, Schnatterente, Mittelmeermöwe, Gänsesäger

ausgeschlossen ist bzw. keine signifikante Erhöhung des bereits bestehenden Kollisions- und Tötungsrisikos entsteht. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG werden bei Umsetzung der konfliktvermeidenden Maßnahmen nicht erfüllt.

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

Für die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden streng geschützten Tierarten sowie europäischen Vogelarten wurde die Erfüllung von Störungsverboten geprüft. Auf die entsprechenden Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen (Band 3: Unterlage 12 Anhang 7.4; Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 2) wird hingewiesen.

Für

- den Biber und den Fischotter;
- die Fledermausarten Großer Abendsegler; Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Mopsfledermaus und Zweifarbfledermaus;
- die Grüne Keiljungfer;
- den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling;
- den Nachtkerzenschwärmer
- die Gemeine Flussmuschel, Bachmuschel;
- die Vogelarten Bluthänfling, Feldsperling, Kuckuck, Goldammer, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschnalbe, Grünspecht, Gartenrotschwanz, Eisvogel, Teichhuhn, Schnatterente, Mittelmeermöwe, Gänsesäger

ist zu erwarten, dass sich unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen konfliktvermeidenden Maßnahmen der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert bzw. Störungen mit Auswirkungen auf die lokalen Populationen ausgeschlossen werden können. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sin-

ne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden somit bei Umsetzung der konfliktvermeidenden Maßnahmen nicht erfüllt.

Für die Zauneidechse geht im Rahmen des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels in erster Linie eine Störung durch das temporäre Bauereignis aus. Allerdings kann man durch den Flächenverlust und der näher liegenden Straße auch von einer verstärkten Störung ausgehen, die sich negativ auf den Bestand der lokalen Population auswirken könnte. Durch die Störung ist zu befürchten, dass die lokale Zauneidechsenpopulation mit Realisierung des Vorhabens in erkennbarem Maße geschwächt wird, d.h. der Erhaltungszustand nicht gewahrt bleibt und der Verbotstatbestand im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erfüllt wird.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG / Art. 12 FFH-RL / Art. 5 V-RL

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

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

Für

- den Biber und den Fischotter;
- die Fledermausarten Großer Abendsegler; Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Mopsfledermaus und Zweifarbfledermaus;
- die Grüne Keiljungfer;
- den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling;
- den Nachtkerzenschwärmer
- die Bachmuschel;
- die Vogelarten Bluthänfling, Feldsperling, Kuckuck, Goldammer, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschnalbe, Grünspecht, Gartenrotschwanz, Eisvogel, Teichhuhn, Schnatterente, Mittelmeermöwe, Gänsesäger

kann unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen konfliktvermeidenden Maßnahmen eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ausgeschlossen werden bzw. bleibt trotz teils direkter Verluste von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten, die Funktionalität betroffener Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG werden bei Umsetzung der konfliktvermeidenden Maßnahmen nicht erfüllt.

Bezüglich der Zauneidechse ist festzustellen, dass durch den Umbau des Lappersdorfer Kreisels Teilflächen der halboffenen südexponierten Gebüsch- und Altgrasbereiche südlich des bestehenden Pendlerparkplatzes anlagebedingt beeinträchtigt werden bzw. verloren gehen. Durch betriebsbedingte Nähr- und Schadstoffeinträge erfolgt eine weitere, jedoch geringere Verschlechterung der Habitataignung der angrenzenden verbleibenden Strukturen, da schon eine starke Vorbeeinträchtigung besteht. Die beeinträchtigten Flächen sind durch die bereits vorhandenen Straßen stark vorbelastet. Für die lokale Zauneidechsenpopulation wird jedoch die ökologische Funktionalität der vorbelasteten Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht mehr im räumlichen Zusammenhang gewahrt. Der Verbotstatbestand im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit erfüllt.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG / Art. 12 FFH-RL / Art. 5 V-RL

Wie bereits ausgeführt kann im Planungsgebiet als Pflanzenart gemäß Anhang IV FFH-RL lediglich das Liegende Büchsenkraut (*Lindernia procumbens*) als potentiell vorkommend eingestuft werden.

Durch den Brückenbau wird baubedingt minimal in den Uferbereich eingegriffen. Aktuelle Schlammbänke sind jedoch nicht betroffen. Die Standortbedingungen der Schlammlingsfluren werden durch die Beschattung der Brücke etwas verschlechtert, allerdings ist durch die lichte Höhe von ca. 5,00 m eine bestandsgefährdende Verschlechterung nicht abzusehen. Ein Schädigungsverbot i.S. des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist somit nicht abzuleiten.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Spezielle Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität betroffener Lebensräume, etwa sog. „CEF“-Maßnahmen sind nicht erforderlich.

3.2.5.1.2.4 Ausnahmeerteilung

Für die Zauneidechse wird eine Ausnahme erteilt.

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

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor:

Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses), erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573).

Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung sind nicht ersichtlich:

Hinsichtlich der Planungsvarianten zum Umbau des Lappersdorfer Kreisels wird auf die umfangreichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2 verwiesen. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

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

Keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen Arten:

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Zur Wahrung des Erhaltungszustandes der Zauneidechsenpopulation auf biogeographischer Region sind Kompensationsmaßnahmen (compensatory measures) erforderlich. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung dieser vorgesehenen Maßnahmen in ihrem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Dies reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-

342/05 aus. Unter außergewöhnlichen Umständen sind Ausnahmen sogar bei derzeit ungünstigem Erhaltungszustand möglich (BVerwG vom 1.4.2009, NuR 2009, 414).

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

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.4; Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 2) Bezug genommen.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen wird die Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG zugelassen.

3.2.5.2 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 sowie Anlagen Nrn. 12.1 A-1 und 12.1 A-2; Band 4: Un-

terlagen 12.0 und 12.1, Blatt Nr. 1). Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522). Sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.1 und 4.2; Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 4.2) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, auch im Hinblick auf die Ziele des BNatSchG für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.2.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.2.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 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 un-

ter 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).

3.2.5.3.1.1 Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke

Im Stadtgebiet Regensburg gliedert sich diese Maßnahme in folgende zwei Abschnitte:

- Den Bereich Nordgaustraße zwischen der Kreuzung Brennes-/Isarstraße und der Amberger Straße im dicht besiedelten Bereich am Fuß des Sallerner Berges
- Den Bereich von der Amberger Straße mit der Querung der Talau und des Regen bis zum Anschluss an den Lappersdorfer Kreisell und die Lappersdorfer Straße

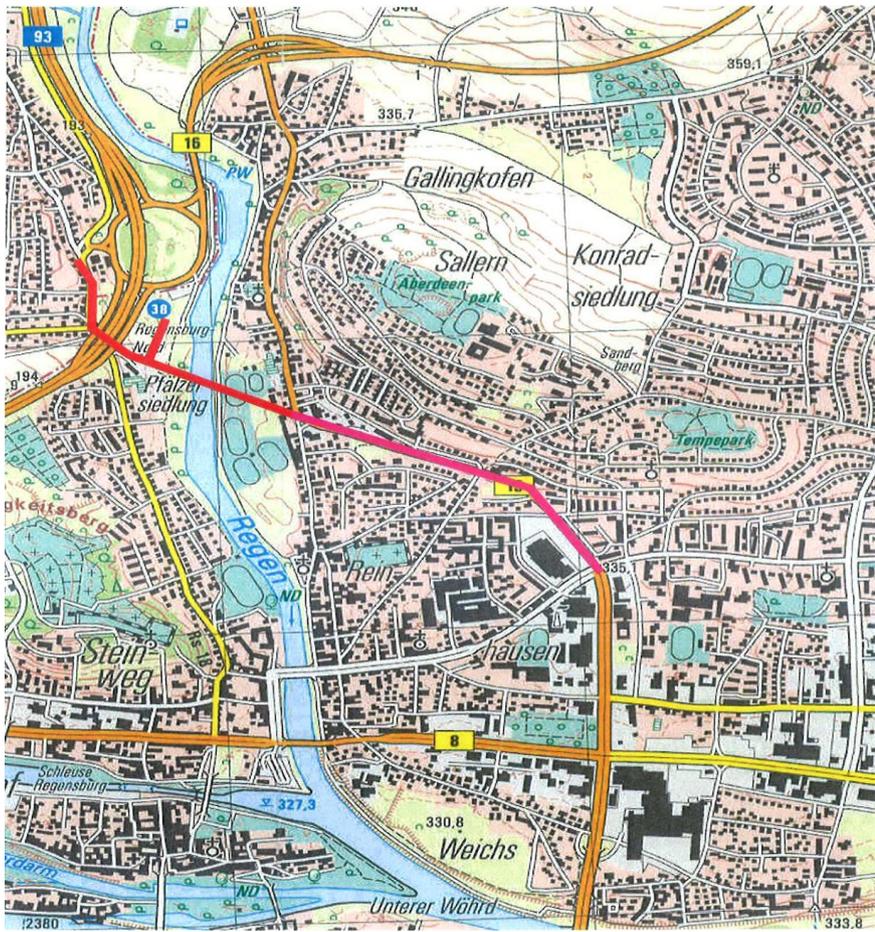


Abbildung 22: naturschutzrechtliche Kompensation - Aufgliederung der Maßnahmen im Stadtgebiet von Regensburg

➤ Beschreibung des Eingriffs

- Baubedingte Auswirkungen

Baubedingte Auswirkungen entstehen durch den Bau der geplanten Verkehrsanlagen und dazu notwendiger Nebenanlagen (Einschnitte, Böschungen, Brückenbauwerke, Stützmauern, Lärmschutzwände). Für den Bau dieser Anlagen werden vorhandene Nutzungen und Lebensräume von Pflanzen und Tieren beseitigt und dauerhaft überbaut. Neben diesen dauerhaften Auswirkungen kommt es während der Bauphase zu zeitweiligen Beeinträchtigungen (Flächen für die Baustelleneinrichtung, Baufelder und Arbeitsräume von 2 bis 10 m Breite neben den Bauwerken, Zu- und Abfahrten zu den Bauwerken, Verwirbelungen von Sedimenten beim Bau von Brückenpfeilern im Flusslauf, Baulärm, Staub und Erschütterungen). Die Beschreibung der entstehenden baubedingten Auswirkungen gliedert sich in die vorstehend definierten Abschnitte 1 und 2.

Abschnitt 1:

- Vierstreifiger Ausbau der Nordgaustraße von der Kreuzung Brennes-/Isarstraße bei Bau-km 0 + 880 bis zur Kreuzung Amberger Straße bei Bau-km 1 + 950 einschließlich der Anpassung der Knotenpunkte Kreuzung Brennes-/Isarstraße, Sonnenstraße und Amberger Straße,
- Bau einer knapp 400 m langen Einhausung über alle 4 Fahrstreifen mit sichtbarer Seitenwand auf der Südseite und in das vorhandene Gelände eingebundener Nordseite. Verlegung der Erschließungsstraße "Im Gschwander" an den nördlichen Rand der Einhausung,
- Neubau eines durchgehenden Geh- und Radweges südlich der Nordgaustraße mit Anbindungen an das vorhandene Geh- und Radwegnetz,
- Anpassung des vorhandenen, nördlich der Nordgaustraße gelegenen Geh- und Radweges von der Kreuzung Brennes-/Isarstraße bis zum Anschluss an die Erschließungsstraße "Im Gschwander",
- Im Bereich der Einhausung höhenfreie Querung von Geh- und Radweg über die Nordgaustraße zur "Alten Waldmünchener Straße und
- Anlage neuer Busbuchten und z. T. separaten Busfahrstreifen.

Abschnitt 2:

- Neubau der Weiterführung der Nordgaustraße ab der Kreuzung Amberger Straße bei Bau-km 1 + 950 nach Westen über den Neubau der Sallerner Regenbrücke bis zum Anschluss an die bestehende Lappersdorfer bzw. Regensburger Straße westlich der Bundesautobahn A 93 bei Bau-km 2 + 860,

- Neubau der Sallerner Regenbrücke mit 7 Brückenpfeilerpaaren (2 davon im Flussbett) und begleitenden 2,50 m hohen jeweils beidseitigen Spritzschutzwänden sowie Aufschüttungen von 2 Brückenköpfen (jeweils 100 x 60 m).
- Am westlichen Ende der Brücke Neubau einer Verbindungsspanne zur Bundesstraße 16 im Zuge des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels bei Bau-km 2+420 nach Norden bis zur Weiterführung an den "Lappersdorfer Kreisel" bei Bau-km 0+130.
- Abgrabungen auf die Wasserspiegelhöhe eines 1-jährigen bzw. 3-jährigen Hochwasserereignisses zum Ausgleich für Retentionsraumverluste auf insgesamt 15.000 m² sowie Aufschüttungen auf einer Fläche von 3.400 m² auf derzeitigen Ackerflächen zur Verbesserung deren Hochwassersicherheit (Ausgleich für den Verlust von gartenbaulich genutzten Flächen).

Durch die aus straßentechnischer Sicht notwendigen und vorstehend näher beschriebenen Baumaßnahmen kommt es im Wesentlichen zu folgenden flächenhaften Eingriffen in den Landschafts- und Naturhaushalt:

• Zusätzliche Bodenversiegelungen	1,42 ha
• Verlust von Acker- und Gartenbauflächen	1,34 ha
• Verlust von flächenhaften und linienförmigen Gehölzbeständen frischer und feuchter Standorte	1,00 ha
• Verlust von Frisch-, Feucht- und Nasswiesen	0,43 ha
• Verlust von Ruderalflächen, Wiesenbrachen und Feldrainen	1,12 ha
• Verlust von Straßenbegleitgrün und gärtnerisch gepflegten Flächen	2,35 ha

Die Baustelleneinrichtung kann im Wesentlichen auf Flächen erfolgen, die derzeit versiegelt und zurückgebaut oder im Endausbau versiegelt werden sollen. Zusätzliche Baustellenzufahrten sind in den Vorlandbereichen zum Bau der Brückenpfeiler notwendig.

- Anlagebedingte Auswirkung

Die anlagenbedingten Auswirkungen sind die Auswirkungen, die vom dauerhaften Betrieb und Erhalt der errichteten Anlagen ausgehen.

Generell sind alle Emissionen des Straßenverkehrs als anlagenbedingte Auswirkungen zu sehen. Dies beinhaltet den Schadstoffaustrag der Fahrzeuge (Abgase, Feinstaub, Reifenabrieb, ...), Lärmemissionen, erhöhtes Kontamina-

tionsrisiko für angrenzende Flächen im Fall von Unfällen mit Austritt von wasser- oder bodengefährdenden Stoffen sowie Unfalltod durch Anprall (Vögel, Insekten) oder Überfahren (Säugetiere und andere am Boden laufende Gattungen). Der Einwirkungsbereich der Immissionen erfolgt in einem je nach Emissionsart unterschiedlich breiten Streifen beidseits der Straßentrasse.

So sind nach Aussagen des Lufthygienischen Gutachtens (Band 4: Unterlage 16.3) in Abschnitten ohne Randbebauung bereits wenige Meter neben der neuen Straße im Jahresmittel Belastungen durch Luftschadstoffe (Stickstoffoxide und Feinstaub) nur in Höhe der Vorbelastung zu erwarten. Der zunehmende Verkehrslärm wird durch entsprechende Schallschutzanlagen bis zur Unterschreitung der gegebenen Grenzwerte vermindert.

Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen können erhebliche anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen der Straße auf die umgebenden Siedlungsflächen sowie den Talraum vermindert werden. Die verbleibenden Eingriffe sind projektypisch und durch die in den festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12: Kapitel 4) sowie nachfolgend noch beschriebenen Maßnahmen lediglich zu minimieren bzw. zu kompensieren.

3.2.5.3.1.2 Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Beschreibung des Eingriffs

Das Vorhaben besteht aus mehreren Komponenten:

- Anschluss der Bundesstraße 16 an die Nordgaustraße,
- Anschluss der Bundesautobahn A 93 an die Bundesstraße 16,
- Anschluss der Bundesautobahn A 93 an die Nordgaustraße,
- die Anlage eines Pendlerparkplatzes

Die spezifischen Projektwirkungen der Straßenbaumaßnahme lassen sich in bau-, anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen unterscheiden:

- baubedingte Auswirkungen
 - temporäre Inanspruchnahme von Flächen durch
 - Baustraßen, Baustelleneinrichtungen, Ablagerungen, Mieten etc.
 - Entfernung von Vegetation
 - Störung durch Lärm und Abgas
 - Erschütterungen
- anlagenbedingte Auswirkungen
 - Verlust und Zerschneidung
 - von Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten
 - von Flächen durch Versiegelung und durch Überbauung

- kleinklimatische Veränderungen aufgrund von Versiegelung
- Veränderungen des Wasserhaushaltes und Verlust von Bodenfunktionen
- visuelle Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Lage und Linienführung der Trasse (Dämme etc.)
- betriebsbedingte Auswirkungen
 - Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen, Abriebstoffen, Salzbelastung etc.
 - Gefahr von Tierverlusten durch Kollision

Es sind fast ausschließlich Straßennebenflächen betroffen, die bereits in der Beeinträchtigungszone vorhandener Straßen liegen.

3.2.5.3.2 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: Unterlagen 12 und Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2; Band 4: Unterlagen 12.0 und 12.2, Blatt Nr. 1) verwiesen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

3.2.5.3.2.1 Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Anschluss an die Regensburger Straße

Vermeidungsmaßnahmen:

- Einsetzen einer ökologischen Bauleitung, die während der gesamten Bauzeit in die Bauabwicklung einbezogen wird und fachlich qualifiziert besetzt sein muss (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.3 dieses Beschlusses).

- keine Lagerplätze, Baustelleneinrichtungen oder Baustellenzufahrten außerhalb der dafür vorgesehenen Flächen sowie auf vorhandenen oder zu erhaltenden Grünflächen sowie im Kronentraufbereich von zu erhaltenden Bäumen, im Bereich von Feldgehölzen oder Hecken oder sonstigen Biotopen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.8 dieses Beschlusses).
- Umsichtiges Arbeiten mit Baumaschinen im Kronentraufbereich der zu erhaltenden Bäume (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.9 dieses Beschlusses).
- Rodungen sind nur außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. nur zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar zulässig. Rodungen sind erst eine Rodungsperiode vor dem Baubeginn durchzuführen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.2 dieses Beschlusses).
- Vor Baubeginn sind alle lebenden Großmuscheln im Eingriffsbereich der Brückentruppfeiler (200 m oberhalb und 300 m unterhalb) abzusammeln und zwischenzulagern bzw. oberhalb der Baustelle wieder in den Regen einzusetzen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 6.1.3 dieses Beschlusses).
- Bereits in der vorbereitenden Planungsphase wurde das Brückenbauwerk nach ökologischen Vorgaben optimiert (Höhe der Brückenunterkante, Brückenwiderlager außerhalb der Hochwasserabflusslinie, weitlumiges durchlässiges Brückenbauwerk von 280 m Länge).

Schutzmaßnahmen:

- Vor Beginn aller Arbeiten sind die zu erhaltenden gekennzeichneten Bäume zu schützen. Dazu gelten bei allen Arbeiten die Bestimmungen der DIN 18.920 vom August 2002 und der RAS-LP 4. Wo im Maßnahmenplan gekennzeichnet sind die Kronentraufbereiche vollständig mit einem dauerhaft installierten, festen und mindestens 2,0 m hohen Schutzzaun abzusichern (S2). Dieser Bereich darf nicht befahren oder für die Baustellenorganisation (lagern, auffüllen, abgraben, verdichten, versiegeln) genutzt werden. Wenn nur geringe Arbeitsräume (< 1 m) verbleiben, sind Bäume durch ein Stammpolster zu schützen (S1). Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.
- Der Oberbodenaushub, der im Bereich des östlichen Brückenkopfes innerhalb der Nasswiese und der nährstoffreichen Feuchtwiese entsteht, ist zur Initialbepflanzung der Ausgleichsflächen A4 und A5 vor Beginn der Baumaßnahmen abzutragen und bei entsprechender Bauzeitenplanung möglichst zeitnah dort einzubauen oder im Bereich der geplanten Ersatzmaßnahme 1 (neues Rasenspielfeld, außerhalb des Überschwemmungsbereichs) auf Mieten zwischen zu lagern (S3). Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Schutzeinrichtungen sind während der gesamten Bauzeit vorzuhalten (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.12 dieses Beschlusses).
- Eventuell erforderliche Rückschnittmaßnahmen im Kronenbereich von Bäumen als Ausgleich bei Wurzelverlusten während der Baumaßnahmen dürfen nur nach Anweisungen eines Fachmanns erfolgen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.13 dieses Beschlusses).
- Vor allen Tiefbaumaßnahmen und auf den Flächen der geplanten Baustelleneinrichtung ist der Oberboden auf allen bisherigen Ackerflächen getrennt vom Unterboden abzuschieben und von diesem getrennt in Bodenmieten zum Wiedereinbau zu lagern. Der Bodenausbau sollte nur bei trockener Witterung durchgeführt werden. 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 (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.9 dieses Beschlusses).
- Beim Umgang mit schädlichen Stoffen ist vor allem auf unbefestigten Flächen erhöhte Vorsicht erforderlich. Auch das Reinigen von Maschinen, Baustellengeräten etc. darf hier nicht stattfinden.
- Schutzmaßnahmen für lichtsensitive Insekten für das Brückenbauwerk (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.14 dieses Beschlusses):
 1. Die Ausleuchtung der Brücke richtet sich nach den Mindestanforderungen nach DIN EN 13 201 bzw. DIN 5044, diese sollen nicht überschritten werden (Lockwirkung auf Insekten ist abhängig von der Lichtstärke).
 2. Einbau von HSE-Natriumdampfhochdruck-Lampen, mit der Möglichkeit der Leistungsreduzierung (HSE-Lampen locken im Vergleich zu anderen gebräuchlichen Lampen am wenigsten Insekten an).
 3. Verwendung von Beleuchtungskörpern mit Begrenzung der Lichtemission (keine Abstrahlung nach oben und seitlich, insbesondere ist Streulicht in den Auenbereich zu vermeiden). Die Beleuchtungskörper müssen wirksam abgedichtet sein, um ein Eindringen und das damit verbundene Verbrennen von Insekten zu verhindern.
 4. Dimmen der Leuchten ab 23 Uhr und Anbringung der Beleuchtungskörper in der geringst möglichen Höhe über der Fahrbahn (je niedriger die Lichtquelle, desto niedriger der Anlockeffekt).

3.2.5.3.2.2 Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Minimierungsmaßnahmen

- Ausbau überwiegend im Bereich vorhandener Verkehrsflächen und Verkehrsnebenflächen,
- Minimaler Kreisradius der Zuführung zur Regenbrücke zur Einhaltung eines größtmöglichen Abstandes vom Regen,
- Abrücken befestigter Flächen (Straße und Pendlerparkplatz) vom Regen.

Vermeidungsmaßnahmen

- Einsetzen einer ökologischen Bauleitung, die während der gesamten Bauzeit in die Bauabwicklung einbezogen wird und fachlich qualifiziert besetzt sein muss,
- Rodungen sind nur außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. nur zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar zulässig. Rodungen sind erst eine Rodungsperiode vor dem Baubeginn durchzuführen.

3.2.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in den Planfeststellungsunterlagen (Band 3: Unterlagen 12 und Anlagen Nrn. 12.1 A-1 und 12.1 A-2; Band 4: Unterlagen Nrn. 12.0 und 12.1, Blatt Nr. 1) dargestellt, verbleiben trotz der in vorstehender Ziffer 3.2.5.3.2 aufgeführten Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

3.2.5.3.3.1 Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke

Auswirkungen der Eingriffe auf die Schutzgüter des Landschafts- und Naturhaushalts

Durch ein Bauvorhaben entstehen unterschiedliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Je nach Wertigkeit und Empfindlichkeit des Bestandes haben Eingriffe unterschiedlich starke Einflüsse.

Die Auswirkungen der beschriebenen Eingriffe werden verbal argumentativ bewertet und getrennt voneinander auf die jeweiligen Schutzgüter des Landschafts- und Naturhaushaltes bezogen. In diesem Zusammenhang werden die in den festgestellten Planunterlagen vollzogenen Bewertungen des Ausgangsbestandes (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 2.5) und die vorstehende Beschreibung der bau- und anlagenbedingten Auswirkungen berücksichtigt. Die Bewertung der Eingriffe kommt jeweils abschließend zu einer Einordnung in eine fünfstufige Bewertungsskala, die die Auswirkungen der Eingriffe als

- sehr gering (bzw. ohne Auswirkungen)
- gering,
- mittel
- hoch oder

- sehr hoch
einstufen kann.

- Boden

Durch die geplanten Baumaßnahmen kommt es bezogen auf den Ausgangsbestand zu zusätzlichen Bodenversiegelungen in einem Umfang von ca. 1,4 ha.

Damit verbunden sind:

- Vernichtung von Bodenleben,
- Störung des Boden-Wasserhaushaltes,
- Entzug des Bodens als Standort für die Vegetation und Tierwelt und
- Entzug des Bodens für landwirtschaftliche Nutzung.

Abschnitt 1

Betrachtet man zunächst diesen Teil des Bearbeitungsgebietes, so findet die geplante Baumaßnahme überwiegend entlang einer vorhandenen Straßentrasse statt. Ein Eingriff in tiefere geologische Schichten erfolgt nur für die geplante Einhausung. In diesem Bereich sind die vorhandenen Sedimentschichten durch die zurückliegenden Bautätigkeiten für Kanal und Straßentrasse bereits stark verändert. Es tritt hier also kein neuer Konflikt auf.

Zum überwiegenden Teil sind bereits versiegelte Flächen betroffen. Die Baumaßnahme hat daher keinen wesentlichen Einfluss auf die ohnehin kaum vorhandenen Bodenfunktionen.

Die Bereiche der Altlastenverdachtsflächen sind zum größten Teil aufgeschüttete Flächen. Mit der notwendigen Sanierung sind positive Auswirkungen auf die Böden und das Grundwasser verbunden, da das derzeitige Gefährdungspotential vermindert wird.

Bezüglich der Konflikte durch den Betrieb der Straße sind gegenüber der bisherigen Nutzung (Verkehrsflächen) keine maßgeblichen Veränderungen zu erwarten.

Vorübergehende Inanspruchnahmen für seitliche Baufelder während der Bauphase sind reversibel und damit nicht relevant.

Insgesamt ist im Abschnitt 1 durch den Straßenausbau von geringen Auswirkungen auf Geologie und Boden auszugehen.

Abschnitt 2

In diesem Bereich überspannt die Regenbrücke den Fluss Regen mit den beidseitigen Überflutungsbereichen. Die beiden Schüttungen der Brückenrampen und die Brückenpfeiler setzen einen tragfähigen Untergrund voraus, entsprechende Bodeneingriffe müssen in den angeschwemmten Böden der Regenauen ausgeführt

werden. Die westliche Anbindung im Bereich Lappersdorf an das vorhandene Straßensystem wird auf neuen Erdschüttungen, früheren Kulturflächen, zur Regensburger bzw. Lappersdorfer Straße geführt. Der Anschlussast zum Lappersdorfer Kreisel wird auf bereits vorhandenen Erdablagerungen errichtet. Die Eignung der vorhandenen Böden und gegebenenfalls ein notwendiger Bodenaustausch muss durch entsprechende Bodenuntersuchungen geklärt werden. Der Einschnitt in tiefere geologische Schichten ist bei ungünstigen Bodenverhältnissen nicht zu vermeiden.

Die Bodendenkmalpflege kann Bodendenkmäler im Talraum nicht ausschließen, daher sind alle Bodenarbeiten auf diesen Aspekt abzustimmen (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3).

Das Regental wird durch den neuen Straßenzug stark verändert, erheblicher Verkehr kommt in den Talraum. Die Verkehrsströme werden von innerörtlichen Straßen im Siedlungsbereich verlagert, gebündelt und über den Regen geführt.

Durch den Verlust von unversiegelten Böden mit Ihren Vegetationsbeständen werden die Filter- und Pufferfunktion eingeschränkt. Der verkehrsbedingte Schadstoffeintrag von der Regenbrücke wird den Talraum negativ beeinflussen, wobei der Schadstoffeintrag durch Spritzwasser und die in diesem gelösten Schadstoffe weitgehend durch den Einbau von Spritzschutzwänden entlang der Brücke vermieden wird.

Die bisher durch natürliche und naturnahe Strukturen geprägte Flusslandschaft wird mit der neuen Straßenquerung durchschnitten.

Die Auswirkungen auf die Geologie und die Böden sind durch die Querung der Regentalau als mittel einzuordnen.

Für den Ausbauabschnitt entlang der Lappersdorfer Straße gelten die Ausführungen zu Abschnitt 1 analog, entsprechend sind die Auswirkungen als gering einzustufen.

- Wasser

Abschnitt 1

Im Abschnitt 1 ist kein Oberflächengewässer vorhanden, die Niederschlagswässer werden zum Klärwerk abgeführt.

Der Betrieb jeder Straße stellt ein Gefährdungspotential für das Grundwasser dar, gegenüber der bereits vorhandenen Bundesstraße wird dieses Potential nicht entscheidend erhöht.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind daher als gering einzustufen.

Abschnitt 2

Der Abschnitt 2 wird durch die Brücke über den Regen nachhaltig verändert. In den fast jährlich überschwemmten Wiesen der Flussaue entstehen 5 Pfeilerpaare sowie 2 Pfeilerpaare im Flusslauf, für die Brückenköpfe sind Aufschüttungen von jeweils 100 m Länge und 60 m Breite erforderlich.

Grund- und Oberflächenwasser

Im Süden fließt die Donau, diese ist maßgeblich für den Grundwasserstand verantwortlich. Der Anstau der Donau hat zur Erhöhung der korrespondierenden Grundwasserstände von Regen und Donau geführt. Das Kontaminationsrisiko für das Grundwasser ist aufgrund der geologischen Gegebenheiten sehr hoch, da die Kiese im östlichen Bereich stark wasserdurchlässig sind und der westliche Bereich unmittelbar im Talraum des Regens liegt. Das Oberflächenwasser des Regen ist Schadstoffeinträgen unmittelbar ausgesetzt.

Hochwasser

Eine Hochwassergefährdung ist für den gesamten Talraum gegeben, kleinere Hochwasser überschwemmen fast jährlich den Untersuchungsraum am Regen. Der Retentionsraumverlust durch die Schüttungen und Brückenpfeiler wird oberhalb der Brückenbaumaßnahme am Westufer durch Abgrabungen und den Abriss der Stützmauer an der derzeitigen P+M-Anlage ausgeglichen. Durch die Stellung der Pfeiler und die Höhe des Brückenüberbaus ist der Hochwasserabfluss nicht behindert. Die Auswirkungen auf das Abflussverhalten sowie den Hochwasserabflussbereich des Regen sind durch die Querung der Regentalaue daher als gering einzuordnen.

- Klima/Luft

Änderungen einer bestehenden Landnutzung, des Geländereiefs, der Bewuchs sowie Verbauungen und Versiegelungen haben immer auch Auswirkungen auf das lokale Kleinklima. Eingriffe durch den Menschen können gegenüber natürlichen Veränderungen eine zeitlich verkürzte und in der Intensität wesentlich ausgeprägtere Auswirkung auf das Lokalklima mit sich bringen. Das Lokalklima ist nicht als Konstante zu betrachten, sondern einem ständigen Wandel unterworfen. Zu diesem Wandel tragen nicht nur durch den Menschen verursachte Versiegelungen, Verbauungen und Änderungen der Landnutzung bei, sondern auch natürliche Veränderungen z.B. des Großklimas.

Eine Baumaßnahme in diesem Umfang hat keinen Einfluss auf das Großklima, jedoch möglicherweise auf das kleinräumige Lokalklima.

Aufgrund der Trassenführung sind lokal klimatische Auswirkungen nur für den Bereich am Regen möglich.

Der TÜV Süd Industrie Service GmbH hat zu den Auswirkungen auf das lokale Klima, insbesondere auf die Frage der Belüftung und der Luft (Band 4: Unterlagen 15 und 16) Untersuchungen durchgeführt.

Aus dem lufthygienischen Gutachten geht hervor, dass nach Ausbau der Nordgaustraße und dem Neubau der Sallerner Regenbrücke in den untersuchten Bereichen nach derzeitiger Rechtslage im Jahr 2030 keine Überschreitung von Grenzwerten für Luftschadstoffe auftreten werden. Die relevanten Jahresmittelwerte nach der 39. BImSchV werden in allen Bereichen einschließlich der Tunnelportale eingehalten.

Nach den Aussagen zu den siedlungsklimatischen Auswirkungen wird die geplante Regenbrücke die bestehende klimatische und lufthygienische Situation in diesem Bereich nicht verändern. Die dichte und intensive höhenparallele Bebauung der Hanglagen sowie die bestehenden Verkehrsanlagen (Aufschüttungen und Dämme haben die Luftzufuhr in den letzten Jahren zunehmend vermindert. Es kann allenfalls nur noch von einem langsamen Einsickern der Frischluft Richtung Donau ausgegangen werden.

Aufgrund der unerheblichen Auswirkungen auf das lokale Klima erfolgt die Einstufung der möglichen Auswirkungen in Wertstufe gering.

- Biotope

Lebensraum von Pflanzen

Die Bewertung der Eingriffe geht von Verlusten durch Rodung von Gehölzen (Einzelbäumen, Baumgruppen, Feldgehölzen, Hecken) und baubedingter Beseitigung bzw. Überbauung von straßenbegleitenden Grünflächen, Acker- und Gartenbauflächen, Feld- und Wiesenrainen, Frisch-, Feucht- und Nasswiesen sowie Wiesenbrachen aus. Die Auswirkungen der Eingriffe wurden analog zur Bestandsbewertung gestützt auf die Wertliste der Biotop- und Nutzungstypen durchgeführt. Es kann dabei angenommen werden, dass die Schwere des Eingriffs immer im Zusammenhang mit der Seltenheit der jeweiligen Arten oder Pflanzengesellschaften, der Artenvielfalt, der Naturnähe, der Vernetzungsfunktion des Lebensraums und dessen Ersetzbarkeit bzw. Entwicklungszustandes zu sehen ist.

Von hohen Auswirkungen ist auszugehen bei der

- Rodung von naturnahen Feldgehölzen in feuchten und nassen Standorten.
- Überbauung von Nasswiesen
- Rodung am Ufergehölzsaum
- Rodung von naturnahen Hecken und Gebüschpflanzungen.

- Die Eingriffe durch den Bau der Brücke über den Regen werden nur als hohe Beeinträchtigung des Lebensraums bewertet, da der Flussabschnitt nicht beseitigt, sondern nur in seiner Leistungsfähigkeit verringert wird.

Von mittleren Auswirkungen ist auszugehen durch die

- Rodung von Einzelbäumen, Baumgruppen im Straßengrün
- Überbauung von Hausgärten
- Rodung von Hecken und Gebüsch,
- Beseitigung von extensiv genutzten Wiesen,
- Rodung von Feld- und Wiesenrainen
- Überbauung von Feld- und Wiesenrainen, Wiesenbrachen,
- Gehölzsukzession mit Krautschicht (Biotopflächen)

Bei alle anderen Nutzungstypen sind die Auswirkungen der Eingriffe gering oder sehr gering.

Lebensraum von Tieren

❖ Säugetiere

Für Biber und Fischotter bedeuten die bauzeitlichen Störungen keine Beeinträchtigung von wesentlichen Teilflächen des genutzten Lebensraums. Für den Fischotter handelt es sich beim Untersuchungsgebiet um kein genutztes Revier, sondern lediglich um eine mögliche Ausbreitungslinie. Auch der Biber nutzt den Regen in dem Abschnitt aktuell nicht als Kernlebensraum.

Die Gefährdung für die Fledermausfauna durch das Vorhaben besteht in erster Linie in der vorhabensbedingten Erhöhung des Kollisionsrisikos. Durch den Einbau von 2,50 m hohen Spritzschutzwänden beidseitig entlang der Brücke kann dieses jedoch auf ein Minimum reduziert werden.

Der Verlust möglicher Baumhöhlenquartiere ist bei Rodung straßenbegleitender Altbäume im Prinzip möglich. Bisläng sind jedoch keine Baumhöhlenquartiere entlang der Nordgaustraße bekannt.

Der Verlust oder die Störung von Nahrungslebensräumen (Lebensstätten) ist auf Grund der großen Aktionsradien von Fledermäusen vernachlässigbar. Die wesentlichen Auengehölze entlang des Regens bleiben erhalten und werden durch Ausgleichsmaßnahmen erweitert.

❖ Reptilien, Amphibien, Libellen, Käfer, Tag- und Nachtfalter

Bei den Reptilien (Zauneidechse) ist potentieller Lebensraum betroffen (letzter Nachweis 1998), es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass direkte baubedingte Verluste von Individuen und Lebensstätten auftreten.

Vom Laubfrosch und der Gelbbauchunke liegen nur ältere Nachweise vor, die Habitatbedingungen im Untersuchungsraum sind für diese anspruchsvollen Amphibien nicht gegeben.

Die Libellen (grüne Flussjungfer) sind durch den Bau der Brücke beeinträchtigt, Larvalstandorte können durch den Eintrag von Bodenmaterial ins Gewässer betroffen sein. Ein Nachweis der Grünen Flussjungfer liegt für den betroffenen Bereich jedoch nicht vor.

Der Käfer *Osmoderma eremita* (Eremit) ist auf Alteichen angewiesen, entsprechende Bestände befinden sich nicht im Baubereich. Bei den Tag- und Nachtfaltern, dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, dem Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und dem Nachtkerzenschwärmer sind die Bestände nicht nachgewiesen oder liegen nicht unmittelbar im Untersuchungsraum.

Streng geschützte Tierarten, die nicht gleichzeitig nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt sind, können im Untersuchungsraum innerhalb der Tiergruppen Käfer, Mollusken und Nachtfalter potentiell vorkommen. Es gehen jedoch keine Lebensräume verloren, die als unersetzbare Biotope für die Art bzw. potentielle lokale Populationen anzusehen sind.

Im engeren Eingriffsbereich 200 m flussauf- und -abwärts sind bei der Untersuchung 2006 keine Lebendfunde von der gemeinen Flussmuschel (*Unio crassus*) und von der vom Aussterben bedrohten Abgeplatteten Teichmuschel (*Pseudanodonta complanata kuesteri*) aufgefunden worden. Da es sich nicht um einen reproduzierenden Bestand handelt und der betroffene Abschnitt des Regens kein hohes Potential für ein Habitat mit existentieller Bedeutung für die Tierart aufweist, können Verbotstatbestände nach dem BNatSchG als nicht erfüllt angesehen werden. Auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.1.2 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12 Anhang 7.4) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Das untersuchte Gebiet hat aber eine hervorragende Wassermolluskenfauna mit zahlreichen Arten der Roten Liste Bayerns (Malermuschel (*Unio pictorium*), Gemeine Teichmuschel (*Anodonta anatina*)) und anderen Arten (vgl. Anhang). Wesentliche Beeinträchtigungen der genannten Arten können durch ein Ab sammeln und wieder Einbringen in den Fluss vermieden werden.

❖ Vögel

Eine Verschlechterung der Lebensbedingungen der vorgefundenen Vogelarten ist bei der Größe des Eingriffs nicht zu erwarten. Eine Gefährdung durch Koll-

sion mit dem Verkehr, der über die Brücke neu in den Talraum geführt wird ist aufgrund der geplanten Spritzschutzwände nur sehr gering. Die Wände selbst werden mit einer für Vögel gut erkennbaren Oberfläche ausgerüstet. Bedrohte Arten sind insgesamt nicht betroffen.

❖ Fische

Die Fischarten können dem temporären Eingriff gut ausweichen. Die Durchlässigkeit des Regens wird durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

Die Auswirkungen auf die vorhandenen Lebensräume der beschriebenen Tiergruppen können als mittel bewertet werden.

Für keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie werden die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1, i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Es wird keine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG benötigt.

- Landschaftsbild

Nahezu alle Eingriffsvorhaben bewirken Veränderungen des Landschaftsbildes mit unterschiedlich erheblichen Beeinträchtigungen.

Bei der Beurteilung von Konflikten zum Schutzgut Landschaftsbild wird berücksichtigt, ob neue oder zusätzliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erfolgen.

Es wird wieder in die definierten Abschnitte gegliedert.

Abschnitt 1

Das sehr stark anthropogen geformte Landschaftsbild wird durch den Verlust von Straßenbäumen und der Straßengrünstreifen beeinträchtigt. Am südlichen Rand der Maßnahme werden dicht bepflanzte Hausgärten, ehemalige, stark verwilderte Obstgärten und extensiv genutzte Wiesenflächen überbaut. Das bereits jetzt von Verkehrsflächen dominierte Ortsbild wird nicht wesentlich verändert, die Auswirkungen können daher als gering gewertet werden.

Abschnitt 2

Die bestimmenden Elemente für das Landschaftsbild im Bereich Regen sind der Fluss und seine uferbegleitenden Gehölze.

Das Landschaftsbild des östlichen Ufers ist in den Vorlandflächen durch eine Reihe von Rasenspielfeldern mit der entsprechenden Infrastruktur geprägt und dadurch weniger naturnah, gliedernde Strukturen sind bis auf die Gehölze in den feuchten Mulden nicht vorhanden.

Das westliche Ufer wird in den Vorlandbereichen durch extensiv genutzte Wiesen bestimmt. Weiter regenaufwärts sind Bodenschüttungen für früher geplante, aber bisher nicht errichtete Straßenbaumaßnahmen vorhanden. Eine mächtige Betonmauer parallel zum Ufer und dem begleitenden Rad und Fußwege trennt diese Uferbereiche von den erhöht verlaufenden Verkehrsflächen.

Die Erdschüttungen, die unmittelbar anschließenden Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahn und Bundesstraße) und die Gewächshäuser eines Gärtnereibetriebes beeinträchtigen das sonst naturnahe Landschaftsbild des Regens und sind als Vorbelastung zu werten.

Die prägenden naturnahen Landschaftsbestandteile des Regens und seiner Uferzonen werden durch den dominanten Brückenschlag mit den notwendigen Straßenanschlüssen zurückgedrängt und in ihrer Raumwirksamkeit durch technische Elemente ersetzt. Die Blickbeziehungen zu den markanten Punkten werden unterbrochen und sind zum Teil nicht mehr möglich.

Trotz dieser vorhandenen Vorbelastungen ist die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds als hoch einzustufen.

- Erholungseignung

Abschnitt 1

Aufgrund der hohen Vorbelastung sowie fehlender relevanter Infrastruktur für die Naherholung sind die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen als gering einzustufen. Durch die geplanten Lärmschutzeinrichtungen sowie den Bau der Einhausung auf etwa 400 m Länge, wird sich die Lärmbelastung und damit die Aufenthaltsqualität in den Freiflächen privater Grundstücke abschnittsweise sogar verbessern.

Abschnitt 2

Die übergeordneten Fuß- und Radwege beidseits des Regens sind Bestandteil eines regionalen Radwegenetzes aus der Stadt ins Umland. Der Fluss Regen wird auch in seiner letzten Etappe bis zur Mündung in die Donau von Wassersportlern als Bootswanderstrecke genutzt. Am gesamten Regenufer sind Standplätze für Sportangler zu finden, die auch häufig genutzt werden. Am östlichen Regenufer sind zahlreiche Einrichtungen für die Naherholung vorhanden (vier Rasenspielfelder, eine Sommerstockbahn, ein Kinderspielplatz und Trainingsplätze), die wie die Naherholungswege stark frequentiert sind.

Der Regen bildet somit eine wichtige Achse der Erholungsnutzung für die Bevölkerung der Stadt Regensburg und seinen Umlandgemeinden. Damit hat das Regental insgesamt eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für die Naherholung.

Mit dem Bau der Regenbrücke werden im betroffenen Abschnitt des Regentals die Lärm- und die allgemeinen Verkehrsemissionen merklich zunehmen, wenn auch von den bereits beschriebenen Spritzschutzwänden zusätzlich ein gewisser Lärmschutz ausgeht. Der Talabschnitt verliert, wie vorstehend beschrieben, den naturnahen Charakter des Landschaftsbildes. Es ist daher von hohen Auswirkungen auf die Erholungseignung der Landschaft auszugehen.

3.2.5.3.3.2 Umbau des Lappersdorfer Kreisels

➤ Flächenumwandlung

Durch den Bau der Trasse sind folgende unvermeidbare Flächenumwandlungen aufgezeigt:

Biotoptyp/Nutzungstyp	Versiegelung m ²	Überbauung/Inanspruchnahme m ²
Feldgehölz, naturnah (WO)	8.765	8.456
Hecke, naturnah (WH)	316	836
Gebüsch/Gehölz, mesophil (WX)	1.937	-
Magerer Altgrasbestand (GB)	6.954	5.505
Summe:	17.972	16.513

Tabelle 46: Zusammenstellung der durch den Bau der Trasse verursachten Flächenumwandlungen

➤ Zerschneidungs- und Trenneffekte

Zerschneidungs- und Trenneffekte treten nur durch den südlich des bisherigen Lappersdorfer Kreisels gelegenen Teil der Baumaßnahme auf.

Hier werden überwiegend jüngere Gehölzbestände und Altgrasbrachen, die im Bereich einer früheren Auffüllung vorhanden sind, zerschnitten und dieser Bereich durch die Straße vom Regen abgetrennt.

Die funktionalen Beeinträchtigungen hierdurch werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan für den Ausbaubereich der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke (Band 3: Unterlage 12) berücksichtigt.

➤ Benachbarungs- / Immissionseinwirkungen

Nur südlich des Kreisels werden bisher nicht beeinträchtigte Flächen neu durch Immissionen beeinträchtigt (Ausbaubereich der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke, vgl. vorstehende Ausführungen).

Durch den Umbau des Kreisels rücken die Fahrbahnen nicht näher an den Regen heran. Teilweise rücken die Fahrbahnen vom Regen ab (ebenso der Pendlerparkplatz), was eine Reduktion der Belastungen für das Regental und damit eine Verbesserung durch die Maßnahme mit sich bringt.

Ebenso fallen durch den Rückbau auch Benachbarungswirkungen zum Regen weg und ufernahe Flächen in unmittelbarer Zuordnung zum Regen können für den Naturschutz entwickelt werden (Ausbaubereich der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke, vgl. vorstehende Ausführungen).

3.2.5.3.4 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 für den Teilbereich: Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke nach Biotopwertpunkten je m² und für den Teilbereich: Umbau des Lappersdorfer Kreisels 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.

3.2.5.3.4.1 Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke

➤ Kompensationsmaßnahmen

Im Rahmen der geplanten Ausgleichsmaßnahmen wird beabsichtigt gleichartigen Ersatz für verlorene Funktionen im Landschafts- und Naturhaushalt zu schaffen. Dazu zählen einzelne mögliche Entsiegelungen von versiegelten Flächen. Weiterhin wird das Ziel verfolgt, die Lebensräume von Pflanzen und Tieren die mit großen Flächenanteilen verloren gehen, mit gleicher Funktion neu zu

schaffen. Hierzu zählen insbesondere uferbegleitende Gehölze, ruderale Hochstaudenfluren und Gebüsche feuchter und nasser Standorte sowie Feucht- und Nasswiesen.

A1. Entsiegelung versiegelter Flächen (Gesamtfläche: 800 m²)

Auf 4 verschiedenen Teilflächen werden funktionslos gewordene versiegelte Flächen (Straßenteilstücke) entsiegelt. Der Straßenkörper mit Trag- und Deckschicht sowie Unterbau wird ausgebaut. Anschließend wird im Rahmen der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub eingebaut. Der Bodeneinbau sollte möglichst bei trockener Witterung erfolgen, um nachhaltig wirkende Bodenverdichtungen zu vermeiden. Nach dem Bodeneinbau werden artenreiche verkehrsbegleitende Grünflächen angelegt.

A2. Neuanlage von Auwald/Bruchwald (Gesamtfläche: 4.910 m²)

Auf drei Teilflächen, die im funktionalen Zusammenhang mit dem vorhandenen Ufergehölzsaum stehen, werden Bäume und Sträucher der potentiell natürlichen Vegetation (Schwarzerlen-Ufer-Auwald) angepflanzt. Bestandsprägend werden *Ainus glutinosa*, *Salix fragilis*, *Salix triandra* und *Quercus robur* so angepflanzt, dass (weiter Pflanzabstand) die Möglichkeit für eine natürliche Sukzessionsentwicklung und Einwanderung von Gehölzen gesichert ist.

Die Standorte sollen zwischen Rad-/Fußweg und Regen bis auf Mittelwasserlinie plus 0,50 m abgegraben werden. Zwischen Verbindungsspanne und Rad-/Fußweg erfolgt die Abgrabung bis auf etwa die Wasserspiegelhöhe eines 1-jährigen Hochwasserereignisses. So werden günstige Standortbedingungen für die Auwaldentwicklung geschaffen und mit der Verlegung des Weges ein zusammenhängender wenig gestörter Uferbereich angelegt.

A3. Anpflanzung von Hecken und Feldgehölzen (Gesamtfläche: 320 m²)

Hier sollen auf einer Einzelfläche Gebüschpflanzungen mit Einzelbäumen heimischer Art erfolgen, so dass ein geschlossener, teilweise halboffener naturnaher Strauch- und Baumbestand sowie Trittsteinbiotope sowie Ersatzlebensraum für Vögel entsteht. Da die Maßnahmenfläche nicht den unmittelbaren Beeinträchtigungen der künftigen Straße unterliegt, können gleichwertige Ersatzlebensräume für beseitigte funktionsgleiche Strukturen entwickelt werden. Die Flächen sind daher als Ausgleichsflächen zu bewerten.

A 4. Neuanlage/Initialpflanzung Röhrichte (Gesamtfläche: 2.690 m²) und

A 5. Entwicklung feuchter und nasser Hochstaudenfluren (Gesamtfläche: 4.600 m²)

Für die Entwicklung beider Lebensräume werden im Wesentlichen die erforderlichen Standortbedingungen als Grundlage für eine sukzessionsgesteuerte

Entwicklung sichergestellt. Die Flächen werden abgegraben und ein Grobplanum hergestellt. Als Initialbepflanzung wird rhizomhaltiger Oberboden angeeckt. Dieser Oberbodenaushub fällt bei den unvermeidlichen Eingriffen in den Nasswiesen- bzw. Feuchtwiesenbestand am östlichen Brückenkopf der Sallerner Regenbrücke an.

Für die Röhrichtstandorte werden die Flächen östlich des hier verlaufenden Geh- und Radweges bis auf maximal Mittelwasserhöhe plus 0,50 m abgegraben. In der nördlichsten geplanten Röhrichtfläche wird dazu zur Vermeidung von Blindwässern (Fischfallen) ohne Anschluss an das Flusssystem eine schmale Rinne ausgeformt, die möglichst lange Anschluss an die Mittelwasserlinie behält.

Die geplanten feuchten und nassen Hochstaudenfluren werden zur Überleitung an den Geh- und Radweg und den zu erhaltenden Ufergehölzsaum im geringeren Umfang abgegraben, sonst aber ähnlich wie zuvor beschrieben behandelt.

A6. Entwicklung nährstoffreicher Feuchtwiesen (Gesamtfläche: 1.000 m²)

Die 2 Teilflächen nördlich und südlich des östlichen Brückenkopfes haben nur eine Breite von je 5,0 m und direkten Anschluss an entsprechende Kontaktvegetation. Hier kann auf eine Ansaat verzichtet werden, die Herstellung eines Grobplanums reicht aus.

Die Fläche zwischen Verbindungsspanne und Geh- und Radweg wird, nachdem sie bis etwa auf Höhe des 1-jährlichen Hochwassers abgegraben wurde, mit einer artenreichen Ansaatmischung angesät. Zur Unterstützung einer standortgerechten Begrünung wird zusätzlich Oberboden aus den Eingriffsbereichen für das Brückenbauwerk angeeckt, der über die Ansaatmischung hinaus, keimfähiges autochthones Saatgut enthält.

A7. Neuansaat Kräuterwiese (Gesamtfläche: 500 m²)

Die geplante Kräuterwiese wird aus einer artenreichen Ansaatmischung entwickelt. Da die Maßnahmenfläche nicht den unmittelbaren Beeinträchtigungen der künftigen Straße unterliegt, können gleichwertige Ersatzlebensräume für beseitigte funktionsgleiche Strukturen entwickelt werden. Die Fläche ist daher als Ausgleichsflächen zu bewerten.

A8. Neuanpflanzungen Gebüschfeuchter Standorte (320 m²)

In drei Teilflächen, die dem geplanten Auwald vorgelagert sind, werden Gehölzanpflanzungen mit Straucharten feuchter Standorte vorgenommen. Eben-

so sind weitere Maßnahmen wie zu Ausgleichsmaßnahme A2 beschrieben vorgesehen.

A9. Abgrabungen zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes (15.000 m³)

Durch die geplanten Baumaßnahmen und Aufschüttungen zur Sicherung neuer gartenbaulich genutzter Flächen gehen insgesamt 30.500 m³ Retentionsraum des Regen verloren. Zum Ausgleich dieses Verlustes werden 2 Teilflächen abgegraben.

Teilfläche 1:

Im Verkehrsinnenraum zwischen Bundesautobahn A 93 und Verbindungsspanne wird auf Höhe des 3-jährlichen Hochwassers abgegraben und über 2 Rohrdurchlässe im Straßendamm eine hydraulische Anbindung an den Auenraum geschaffen. Hier entsteht ein Retentionsraumgewinn von 11.000 m³.

Teilfläche 2:

Zwischen Verbindungsspanne und Regen wird mindestens bis auf Höhe des 1-jährlichen Hochwassers abgegraben (für einzelne Ausgleichsmaßnahmen, A4 und A5 auch darunter), wodurch ein Retentionsraum in einem Umfang von ca. 20.700 m³ geschaffen wird.

Dem Retentionsraumverlust von 30.500 m³ steht somit unter Berücksichtigung dieser beiden Teilflächen ein Ausgleichsvolumen von mindestens 31.700 m³ gegenüber.

Der mit dem Rückbau der P+M-Anlage und dem Abbruch der Stützmauer entstehende Raum wird wieder an die Fließgewässerdynamik angeschlossen und ist eine Grundvoraussetzung für einzelne der oben beschriebenen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Daneben sind noch folgende – in tabellarischer Form zusammengestellte - Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

	Fläche	Maßnahmebeschreibung
G1	3.030 m ²	Anpflanzung von Hecken und Feldgehölzen
G2	3.280 m ²	Entwicklung nährstoffreicher Feuchtwiesen
G3	3.160 m ²	Neuansaat von Kräuterwiesen
G4	980 m ²	Entwicklung von Wiesenbrachen/ruderalen Wiesen
G5	80 m ²	Entwicklung feuchter und nasser Hochstaudenfluren
G6	8.620 m ²	Herstellung gärtnerisch gepflegter Anlagen (Begrünung auf dem Einhausungsbauwerk)
G7	1.600 m ²	Neuansaat Extensivrasen
G8	16.200 m ²	Neuanlage verkehrsbegleitender Grünflächen als artenreiche Ansaat auf abgemagerten Standorten

	Fläche	Maßnahmebeschreibung
G9	279 Stück, I. Ordn./15 m ² 107 Stück, II. Ordn./10 m ²	Baumpflanzung entlang von Geh-/Radwegen und Fahrbahnen (Pflanzgröße Stammumfang 20-25 cm)
G10	1.288 lfdm	Wandbegrünung mit Rankgehölzen
Σ	36.950 m ²	

Tabelle 47: Zusammenstellung der geplanten Gestaltungsmaßnahmen

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, ausführlich beschrieben und dargestellt (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.3 sowie Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2).

Zusammenfassende Bilanzierung der Eingriffe und der Kompensationsmaßnahmen

Schl.- Nr.	Biotoptyp	Biotop- Wert- Punkte je m ²	Biotopwert vorher		Biotopwert, nachher		Biotop-Wert- Diff.
			Fläche m ²	Biotop- Wert-Punkte	Fläche [m ²]	Biotop- Wert-Punkte	Biotop- Wert-Punkte
0	1	2	3	4	5	6	7
				[=Sp2 x Sp 3]		[=Sp2 x Sp5]	[=Sp6 - Sp4]
1135	Neuanlage Auwald/Bruchwald, Ausgleichsmaßnahme	20	0	0	4.560	91.200	91.200
214	Gebüsch, Feldgehölz, feucht-nass, basenreich, Bestand	12	5.395	64.740	3.631	43.572	-21.168
214-A	Gebüsch, Feldgehölz, feucht-nass, basenreich, Ausgleichsmaßnahme	11	0	0	318	3.498	3.498
216	Hecken-/Gebüschpflanzung, heim., standortgerecht, initial	8	4.549	36.392	1.250	10.000	-26.392
217	Hecken-/Gebüschpflanzung, standortfremd	6	528	3.168	96	576	-2.592
219-G	Hecken-/Gebüschpflanzung, heim., neue Anpflanzung, Gestaltungsmaßnahme	8	0	0	3.527	28.216	28.216
219-A	Hecken-/Gebüschpflanzung, heim., neue Anpflanzung, Ausgleichsmaßnahme	10	0	0	203	2.030	2.030
313	Streuobstwiese, extensiv bewirtschaftet	15	1.621	24.315	1.621	24.315	0
321	Erwbsgartenbau/Sonderkultur	4	5.395	21.580	6.208	24.832	3.252
411.1	Fassadenbegrünung (1288 lfm)	4	0	0	644	2.576	2.576
411	Einzelbaum, einheimisch, standortgerecht	11	10.108	111.188	4.815	52.965	-58.223
412	Einzelbaum, nicht heimisch, nicht standortgerecht	7	1.044	7.308	736	5.152	-2.156
413	Einzelbaum heimisch, standortgerecht, neu, Bestand	8	214	1.712	50	400	-1.312
413-G	Einzelbaum heimisch, standortgerecht, neu, Gestaltungsmaßnahme (283 Stk. I. Ordnung, 15 m ² Kronenfläche/Baum, 107 Stk. II. Ordnung, 10 m ² Krfl./Baum)	8	0	0	5.315	42.520	42.520
414	Einzelbaum, nicht heimisch, nicht standortgerecht, neu	6	217	1.302	143	858	-444
415	Einzelbaum, Obstbaum	10	1.050	10.500	765	7.650	-2.850
441	Ufergehölzsaum, heimisch	19	12.245	232.655	11.292	214.548	-18.107
522	naturnaher Fluss	21	39.426	827.946	37.808	793.968	-33.978

Schl.-Nr.	Biotoptyp	Biotop-Wert-Punkte je m ²	Biotopwert vorher		Biotopwert, nachher		Biotop-Wert-Diff.
			Fläche m ²	Biotop-Wert-Punkte	Fläche [m ²]	Biotop-Wert-Punkte	Biotop-Wert-Punkte
0	1	2	3	4	5	6	7
				[=Sp2 x Sp 3]		[=Sp2 x Sp5]	[=Sp6 - Sp4]
522.1	naturnaher Fluss, mit Brücke überbaut	12	0	0	1.618	19.416	19.416
543	sonstiges Röhricht, Neuanlage, Ausgleichsmaßnahme	18	0	0	2.689	48.402	48.402
546-G	feuchte und nasse Hochstaudenflur, Gestaltungsmaßnahme	13	0	0	75	975	975
546-A	feuchte und nasse Hochstaudenflur, Ausgleichsmaßnahme	18	0	0	4.650	83.700	83.700
611	seggen- und binsenreiche Nasswiese	19	1.561	29.659	446	8.474	-21.185
613	nährstoffreiche Feuchtwiese, Bestand	11	10.754	118.294	8.309	91.399	-26.895
613-G	nährstoffreiche Feuchtwiese, Gestaltungsmaßnahme	8	0	0	3.413	27.304	27.304
613-A	nährstoffreiche Feuchtwiese, Ausgleichsmaßnahme	10	0	0	1.480	14.800	14.800
622	extensiv genutzte Frischwiese, geringmäÙig artenreich	10	10.329	103.290	9.625	96.250	-7.040
636-G	naturnahe Grünlandeinsaat, Kräutewiese, Gestaltungsmaßnahme	8	0	0	3.320	26.560	26.560
636-A	naturnahe Grünlandeinsaat, Kräutewiese, Ausgleichsmaßnahme	10	0	0	501	5.010	5.010
814	neu angelegte Trockenmauer, Gabione	6	0	0	43	258	258
714	Feldrain, Wiesenrain, linear	10	5.709	57.090	2.349	23.490	-33.600
7291	Wiesenbrache, ruderaler Wiese, Bestand	9	8.353	75.177	474	4.266	-70.911
7291-G	Wiesenbrache, ruderaler Wiese, Gestaltungsmaßnahme	6	0	0	981	5.886	5.886
7293	Gehölzsukzession mit Krautschicht, trocken/frisch	9	3.953	35.577	0	0	-35.577
851	sehr stark oder völlig versiegelte Fläche	1	54.432	54.432	68.338	68.338	13.906
852	Schotter-, Kies-, Sandfläche, Fläche mit seitlicher Versickerung	3	11.547	34.641	5.717	17.151	-17.490
861	bewachsener Feldweg	5	0	0	797	3.985	3.985
871	Dachfläche, nicht begrünt	1	7.407	7.407	7.319	7.319	-88
911	Acker, intensiv genutzt	4	14.709	58.836	542	2.168	-56.668
9221	gärtnerisch gepf. Anlage, arten- und strukturarmer Hausgarten	5	12.180	60.900	23.362	116.810	55.910
9224	intensiv genutzter/gepflegter Rasen	2	32.826	65.652	33.649	67.298	1.646
9225	Extensivrasen, Langgraswiesen, Wiesen im besiedelten Bereich	7	35.685	249.795	25.640	179.480	-70.315
9226	Straßenbegleitgrün, artenarm, intensiv gepflegt	4	15.402	61.608	1.940	7.760	-53.848
9227	Straßenbegleitgrün, artenreich, extensiv gepflegt, Gestaltungsmaßnahme	5	0	0	16.595	82.975	82.975
Summe			306.639	2.355.164	306.854	2.358.350	3.186
Summe der Baumkronenfläche			12.633		12.468		
Rundungskorrektur				-6		-386	
Summe der Grundfläche			294.000		294.000		
Summe der Ausgleichsmaßnahmen					14.401		
Ausgleichsdefizit aus Nordgaustraße, 1. Teil							-1.450
Ausgleichsüberschuss							1.736

Tabelle 48: Zusammenfassende Bilanzierung der Eingriffe und der Kompensationsmaßnahmen

Aufgrund des Schutzes der Restbestände des Baumbestandes und der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die auch funktional die gleichen Aufgaben wie die Ausgangsbiotopflächen übernehmen können, kann davon ausgegangen werden, dass der Eingriff nach einer längeren Entwicklungszeit von ca. 10 Jahren bis auf ein geringes Defizit ausgeglichen sein wird. Im Rahmen einer mittelfristigen Betrachtung, die von 3-4 Vegetationsperioden nach Abschluss der Landschaftsbaumaßnahmen ausgeht, wird in der nachfolgenden Eingriffs-Ausgleichsbilanz und der Tabelle 49 (Bilanzierung von Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen durch die geänderte Führung des Geh- und Radweges BwVz. lfd. Nr. 135) nach Biotoppunktwerten je m² ein rechnerischer Fehlbedarf von ca. -3.100 Biotoppunkten nachgewiesen.

Das aus dem Bauabschnitt I des Ausbaus der Nordgaustraße verbliebene Ausgleichsdefizit von 1.450 Biotoppunkten ist in die Berechnung einbezogen worden und umfasst ca. 50 % des Fehlbedarfs.

Schl.-Nr.	Biotoptyp	Biotop-Wert-Punkte je m ²	Biotopwert vorher		Biotopwert, nachher		Biotop-Wert-Diff.
			Fläche [m ²]	Biotop-Wert-Punkte	Fläche [m ²]	Biotop-Wert-Punkte	Biotop-Wert-Punkte
0	1	2	3	4	5	6	7
				[=Sp2 x Sp 3]		[=Sp2 x Sp5]	[=Sp6 - Sp4]
1135	Neuanlage Auwald/Bruchwald, Ausgleichsmaßnahme	20	2.1140	42.280	2.466	49.320	7.040
214	Gebüsch, Feldgehölz, feucht-nass, basenreich, Bestand	12	596	7.152	596	7.152	0
219-G	Hecken-/Gebüschpflanzung, heim., neue Anpflanzung, Gestaltungsmaßnahme	8	1.347	10.776	845	6.760	-4.016
321	Erwebsgartenbau/Sonderkultur	4	5.906	23.624	6.446	25.784	2.160
411	Einzelbaum, einheimisch, standortgerecht	11	280	3.080	280	3.080	0
412	Einzelbaum, nicht heimisch, nicht standortgerecht	7	20	140	20	140	0
413-G	Einzelbaum heimisch, standortgerecht, neu, Gestaltungsmaßnahme (283 Stk. I. Ordnung, 15 m ² Kronenfläche/Baum, 107 Stk. II. Ordnung, 10 m ² Krfl./Baum)	8	270	2.160	210	1.680	-480
415	Einzelbaum, Obstbaum	10	180	1.800	180	1.800	0
441	Ufergehölzsaum, heimisch	19	27	513	27	513	0
543	sonstiges Röhricht, Neuanlage, Ausgleichsmaßnahme	18	581	10.458	581	10.458	0
546-A	feuchte und nasse Hochstaudenflur, Ausgleichsmaßnahme	18	1.486	26.748	1.440	25.920	-828
611	seggen- und binsenreiche Nasswiese	19	244	4.636	244	4.636	0
613-G	nährstoffreiche Feuchtwiese, Gestaltungsmaßnahme	8	2.999	23.992	2.868	22.944	-1.048
613-A	nährstoffreiche Feuchtwiese, Ausgleichsmaßnahme	10	1.119	11.190	643	6.430	-4.760
622	extensiv genutzte Frischwiese, geringmäÙig artenreich	10	1.796	17.960	1.796	17.960	0
636-G	naturnahe Grünlandesaat, Kräuterwiese, Gestaltungsmaßnahme	8	3.120	24.960	2.960	23.680	-1.280
814	neu angelegte Trockenmauer, Gabione	6	43	0	55	330	330

Schl.-Nr.	Biototyp	Biotop-Wert-Punkte je m ²	Biotopwert vorher		Biotopwert, nachher		Biotop-Wert-Diff.
			Fläche [m ²]	Biotop-Wert-Punkte	Fläche [m ²]	Biotop-Wert-Punkte	Biotop-Wert-Punkte
0	1	2	3	4	5	6	7
				[=Sp2 x Sp 3]		[=Sp2 x Sp5]	[=Sp6 - Sp4]
714	Feldrain, Wiesenrain, linear	10	890	8.900	890	8.900	0
7291	Wiesenbrache, ruderaler Wiese, Bestand	9	1.311	11.799	1.311	11.799	0
851	sehr stark oder völlig versiegelte Fläche	1	11.645	11.645	11.859	11.859	214
861	bewachsener Feldweg	5	506	2.530	492	2.460	-70
871	Dachfläche, nicht begrünt	1	4.818	4.818	4.818	4.818	0
9221	gärtnerisch gepf. Anlage, arten- und strukturarmer Hausgarten	5	3.808	19.040	3.975	19.875	835
9226	Straßenbegleitgrün, artenarm, intensiv gepflegt	4	93	372	93	372	0
9227	Straßenbegleitgrün, artenreich, extensiv gepflegt, Gestaltungsmaßnahme	5	1.810	9.050	1.854	9.270	220
Summe			47.009	279.623	46.949	277.940	-1.683
Summe der Baumkronenfläche			750		690		
Summe der Grundfläche			46.259		46.259		
Summe der Kompensationsmaßnahmen			5.300		5.130		-170
Kompensationsdefizit aus Nordgaustraße, 1. Teil							-1.450
Kompensationsdefizit							-3.133

Tabelle 49: Bilanzierung von Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen durch die geänderte Geh- und Radwegführung

Bezüglich der weiteren Behandlung des Ausgleichsdefizits in einem Umfang von 3.133 Biotopwertpunkten wird auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5.3.4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

3.2.5.3.4.2 Umbau des Lappersdorfer Kreisels

➤ Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Nachfolgend werden in tabellarischer Form die Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt zusammengestellt:

Nr.	Maßnahme	anrechenbare Fläche m ²
A1	Anlage von Seigen, Mulden und Kleingewässern auf Fl.-Nr. 54, Gemarkung Hirschling durch	6.882*
	- Abschieben des Oberbodens,	
	- Anlage von Seigen, tiefen Mulden und Kleingewässern,	
	- Entwicklung von Extensivgrünland durch gelegentliche Mahd	
	Ziel:	
	Entwicklung einer artenreichen Feuchtvegetation (Röhricht, Seggenrieder, Hochstaudenfluren, Feuchtgehölze)	

Nr.	Maßnahme	anrechenbare Fläche m ²
A2	Anlage von Seigen, Mulden und Kleingewässern auf Fl.-Nr. 208, Gemarkung Hirschling durch	6.710
	- jährliche Mahd ohne Düngung an Anfang August mit Mähgutabfuhr	
A2	Ziel:	
	- Entwicklung artenreicher Feuchtwiesenvegetation	
E1	Amphibienlaichgewässer bei Schönach, Fl.-Nrn. 1693 und 1712, Gemarkung Schönach durch	3.212**
	- Anlage eines Amphibienlaichgewässers,	
	- gelegentliche Entlandung	
	Ziel: Entwicklung eines Amphibienlaichgewässers	
K1	Mageres Grünland bei Winzer, Fl.-Nr. 398, Gemarkung Winzer durch	2.699
	- natürliche Begrünung bzw. Ansaat Magerwiesen bei teilweisem Bodenabtrag,	
	- Errichtung von Holzhaufen und Steinhaufen,	
	- Schaffung von kleinen flachen Erdhügeln,	
	- Gelegentliche Mahd ohne Düngung mit Mähgutabfuhr.	
	Ziel Entwicklung eines Zauneidechsenlebensraums aus magerem Grünland und mageren Altgrasbeständen.	
Summe:		19.503

Tabelle 50: Tabellarischer Zusammenstellung der Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt – Umbau Lappersdorfer Kreisel

* Gesamtläche der „Ökokontofläche“ 11.382 m², davon sind dem Bau des Radwegs Stefling – Marienthal bereits 4.500 m² zugeordnet, d.h. 6.882 m² können dem Eingriff durch den Lappersdorfer Kreisel zugeordnet werden.

** Gesamtläche der „Ökokontofläche“ 7.507 m², davon noch freie Fläche 3.652 m²

Wie in vorstehender Ziffer 3.2.5.3.4.1 ausgeführt, ergibt die Bilanzierung der Eingriffe und der Kompensationsmaßnahmen für den Ausbaubereich der Nordgaustraße mit dem Neubau der Sallerer Regenbrücke ein Defizit von 3.133 Biotopwertpunkten. Dieses Defizit kann auf der für die Kompensationsmaßnahme K1 vorgesehenen Grundstücksfläche Fl.-Nr. 398, Gemarkung Winzer (Flächengröße: 2.699 m²) insoweit kompensiert werden, als es sich hierbei um eine Ackerfläche mit einem Biotopwert von 4 Punkten handelt, die in eine magere Wiese mit durchschnittlich 10 Biotopwertpunkten umgewandelt wird. Unter Berücksichtigung der

sich daraus ergebenden Verbesserung von 6 Biotopwertpunkten/m² errechnet sich somit eine rein rechnerische Verbesserung von $2.699 \text{ m}^2 * 6 = 16.194$ Biotopwertpunkten. Nach Abzug des vorhandenen Defizits von 3.133 Biotopwertpunkten verbleibt somit ein Überschuss von rd. 13.000 Biotopwertpunkten.

➤ Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Die Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt sind gleichzeitig Ausgleichsmaßnahmen für das Landschaftsbild.

Des Weiteren dienen die in den Planfeststellungsunterlagen beschriebenen und dargestellten (Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 5.5; Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1) sowie nachfolgend noch aufgeführten Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Trasse der Gestaltung des Landschaftsbildes.

➤ Sonstige landschaftspflegerische Maßnahmen

Durch die Gestaltungsmaßnahmen wird die Trasse in die Landschaft eingebunden. Sie gehen nicht in die Ausgleichsbilanz ein.

Beim Gestaltungskonzept steht die optimale Einbindung der Verkehrsbauwerke durch dichte Gehölzpflanzungen im Vordergrund. Aufgrund der innerstädtischen Lage ist eine möglichst große Grünmasse erwünscht.

Damit werden positive stadökologische Wirkungen wie die Bindung von Luftschadstoffen und ein gewisser klimatischer Ausgleich am besten erreicht. Ebenso werden die Straßenbauwerke so optimal optisch abgeschirmt. Auch eine abschirmende Wirkung gegenüber dem Regen und seiner Aue wird am besten durch dichte Baum- und Strauchpflanzungen erzielt.

Aus diesen Gründen sollen auch die im Kreisel liegenden Gehölzbestände, die nicht unmittelbar von der Maßnahme betroffen sind, erhalten und deutlich vergrößert werden.

Zur Sicherung der Böschungen ist eine Ansaat von Landschaftsrasen mit nur geringer Oberbodenandeckung erforderlich.

In Bereichen außerhalb der Böschungen soll weitgehend auf Oberbodenandeckung verzichtet werden. Rohbodenflächen bieten ein gutes Potential zur Entwicklung artenreicher Straßennebenflächen.

Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen:

G1 Gestaltung von Böschungen und Freiflächen durch flächige Bepflanzungen

G2 Gestaltung durch Einzelbaumpflanzungen und Baumreihen

G3 Gestaltung von Böschungen und Nebenflächen durch Landschaftsrasensaat mit geringer Oberbodenandeckung

G4 Gestaltung der Innenfläche des Kreisverkehrs mit niedrig wachsenden Gehölzen oder Stauden

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Auswahl der Grundstücke Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

Den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG kann nicht weitergehend Rechnung getragen werden. Wegen der konkreten Funktion der Kompensationsflächen ist eine landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr möglich.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Planfeststellungsunterlagen (Band 4: Anlage Nr. 14.1 Plan-Nrn. 1 bis 3, Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 4 sowie Unterlage 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG)

Die im Rahmen des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels geplanten Kompensationsmaßnahmen A1, A2, E1 und K1 werden außerhalb des Plangebietes durchgeführt.

Nach Feststellung der Höheren Naturschutzbehörde ist der vom Bauvorhaben betroffene Bereich von den Straßenkörpern der Bundesautobahn A 93, der Bundesstraße 16 sowie den entsprechenden Auffahrtsbauwerken geprägt.

Das Bauvorhaben hat größere Verluste von Gebüsch,- Grünland- und Sukzessionsflächen zur Folge haben. Die Flächen - insbesondere im Inneren des „Kreisels“ - haben in erster Linie eine gestalterische Funktion. Für den Naturhaushalt im Naturraum sind sie aufgrund ihrer isolierten Lage und des anthropogenen Einflusses nur von untergeordneter Bedeutung.

Da sich nach dem geplanten Umbau die Situation dort nochmals verschlechtern wird, besteht mit dem Vorschlag des Vorhabensträgers, die erforderlichen Verbesserungen im Naturhaushalt an anderer Stelle - in deutlicher Entfernung zum Eingriffsort - zu realisieren, aus naturschutzfachlicher Sicht Einverständnis.

Zu der im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung dargestellten Problematik der Zauneidechse hat die Höhere Naturschutzbehörde angemerkt, dass der letzte dokumentierte Nachweis aus dem Jahr 1998 stammt. Im Rahmen der Erhebungen 2006 - in denen zwischen April und August häufige Aufenthalte des Pla-

nungsbüros zu Kartierungszwecken stattfanden- ist kein Fund mehr gelungen. Gäbe es noch größere, überlebensfähige Populationen, so wäre die Zauneidechse mit Sicherheit aufgefallen.

Aus Sicht der Höheren Naturschutzbehörde erscheint es deshalb – wie auch im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen (Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 5.3 und Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1) - zielführender, an geeigneter Stelle, in Anbindung an vorhandene Biotopstrukturen, neuen, dauerhaft wirksamen Lebensraum für Eidechsen zu schaffen. Mit den Ausführungen im landschaftspflegerischen Begleitplanes besteht von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde aus naturschutzfachlicher Sicht Einverständnis.

3.2.5.3.4.3 Wertung

Die vorgesehenen Maßnahmen tragen dazu bei die durch das Straßenbauvorhaben insgesamt 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 wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden können.

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).

3.2.6 Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

3.2.6.1 Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für die Errichtung von Anlagen an Gewässern, den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und 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, Ab-

schnitt IV, Ziffer 3 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.

Hochwasserschutz

Der Neubau der Sallerner Regenbrücke hat Einfluss auf den Hochwasserabfluss im Regental. Die Widerlager der neuen Brücke wurden dabei so gesetzt, dass der Hochwasserabflussbereich des Regen durch die neue Brücke bzw. ihre Widerlager nicht seitlich eingengt wird. Um außerdem auszuschließen, dass durch den Pfeiler-aufstau der neuen Brücke ein Wasserspiegelanstieg des Regens beim Abfluss eines 100-jährigen Hochwasserereignisses entsteht, hat der Vorhabensträger eine Wasserspiegelvergleichsberechnung durchgeführt. Diese Berechnung ergab, dass die Pfeiler der neuen Sallerner Regenbrücke lediglich lokal begrenzte Änderungen des Wasserspiegels im unmittelbaren Umgriff der Pfeiler auslösen. So entstehen in einem Halbmesser von rd. 5 m um die Pfeiler Wasserspiegeldifferenzen von + 10 cm bis zu - 5 cm. Eine Erhöhung der Hochwassergefahr und somit ein nachteiliger Wasserspiegelanstieg bei Hochwasserabfluss ist somit aufgrund der nur sehr lokal begrenzten Änderungen nicht zu erwarten.

Durch Wahl der Brückenfelder mit einer Stützweite von 37,50 m ist die Gefahr einer Bildung von Eisstau in den Wintermonaten minimiert. In der Weiterführung des Regen gibt es Brückenbauwerke mit Feldgrößen von 25,00 m. Die Pfeiler werden in der Ausführung so dimensioniert, dass sie auch den Anprall von Eisstau unbeschadet überstehen.

Der durch die Gesamtmaßnahme „Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels“ überbaute Retentionsraum des Regens beträgt insgesamt $\approx 30.500 \text{ m}^3$.

Die Retentionsraumverluste teilen sich wie folgt auf:

- Dammschüttung am östlichen Widerlager der neuen Regenbrücke: $\approx 12.500 \text{ m}^3$
 - Damm am westlichen Widerlager der Regenbrücke und
Straßendamm zur Verbindungsspanne: $\approx 12.200 \text{ m}^3$
 - Dammschüttung im Bereich der Einfädelung der Direktrampe
zur Bundesstraße 16: $\approx 100 \text{ m}^3$
 - Geländeauffüllung im Bereich Flur-Nrn. 353/4 und 326 $\approx 5.700 \text{ m}^3$
- Summe $\approx 30.500 \text{ m}^3$

Der Verlust von Retentionsraum liegt im Widerspruch zur Vorgabe des § 77 WHG, wonach Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteflächen zu erhalten sind.

Im Rahmen der Abwägung wird festgestellt, dass für das plangegegenständliche Bauvorhaben überwiegend Gründe des Wohls der Allgemeinheit sprechen. Insbesondere erfolgt im Umbaubereich des Lappersdorfer Kreisels durch die Erneuerung des bestehenden Entwässerungssystems entsprechend dem aktuellen Stand der Technik mit Errichtung von zwei Regenklärbecken eine gegenüber dem heutigen Zustand deutliche verbesserte Niederschlagswasserbehandlung. Mit der außerhalb des Wasserschutzgebietes „Sallern“ vorgesehenen breitflächigen Versickerung des Niederschlagswassers wird die aus wasserwirtschaftlicher und ökologischer Sicht angestrebte Grundwasserneubildung begünstigt und durch die Regenklärbecken der Schadstoffeintrag in den Regen als Vorfluter verringert. Demnach ist der nachfolgend näher beschriebene Verlust an natürlichem Retentionsraum zulässig, wobei rechtzeitig die notwendigen und nachfolgend noch näher beschriebenen Kompensationsmaßnahmen durchzuführen sind.

Im Zuge der Maßnahme ist geplant, den Retentionsraumverlust durch Abgrabungen im Bereich folgender Flächen auszugleichen:

Abgrabungsfläche 1:

Innenfläche zwischen Direktrampe Ost A 93 - B 16, Abfahrtsrampe A 93 Süd, Verbindungsspange Bundesstraße 15/Bundesstraße 16 und Weiterführung der Nordgaustraße.

In diesem Bereich wird das bestehende Gelände auf die Wasserspiegelhöhe eines 3-jährigen Hochwasserereignisses abgegraben. Durch diese Abgrabung entsteht eine Ausgleichskubatur von $\approx 11.000 \text{ m}^3$.

Abgrabungsfläche 2:

Im Bereich der jetzigen P+M-Anlage wird die Stützmauer zum Regen abgebrochen und rückgebaut.

Die Fläche in diesem Bereich wird zwischen bestehendem Geh- und Radweg entlang des Regens und dem Straßendamm der neuen Verbindungsspange B15/B16 auf die Wasserspiegelhöhe eines 1-jährigen Hochwasserereignisses abgetragen. Hier entsteht eine Ausgleichskubatur von $\approx 20.700 \text{ m}^3$. Dem Retentionsraumverlust von 30.500 m^3 stehen somit ein Retentionsausgleich in einem Umfang von

Abgrabungsfläche 1: $\approx 11.000 \text{ m}^3$

Abgrabungsfläche 2: $\approx 20.700 \text{ m}^3$

Summe $\approx 31.700 \text{ m}^3$

gegenüber.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen ergibt sich somit ein Retentionsraumgewinn von $\approx 1.200 \text{ m}^3$. Durch die geplanten Abgrabungen kann somit auf alle Fälle ein Ausgleich des durch das geplante Bauvorhaben verursachten Retentionsraumverlustes geschaffen werden; dies wird auch vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg bestätigt.

Die Retentionsraumverluste und die vorgesehenen Maßnahmen zum Ausgleich dieser Verluste sind in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Band 4: Unterlage 13, Kapitel 4 und Unterlage 13.2 Plan Nr. 2).

Der Neubau der Sallerner Regenbrücke stellt die Errichtung einer Anlage i.S. des § 36 WHG dar, für die eine Genehmigung nach Art. 20 BayWG erforderlich ist. Mit den in den festgestellten Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Maßnahmen (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 4.6, 5.3 und 5.4; Anlage Nr. 7.1, Blatt Nrn. 3 und 4; Unterlage 7.3, lfd. Nrn. 228, 505 und 508; Band 4: Unterlage 13, Kapitel 4 und Unterlage 13.2 Plan Nr. 2) sowie den in Teil A, Abschnitt IV, Ziffern 3.1 und 3.3 formulierten Auflagen ist sichergestellt, dass keine schädlichen Gewässeränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist, so dass der Verwirklichung des Brückenbauwerks keine Hinderungsgründe entgegenstehen.

Wassergewinnungsgebiete

Nördlich der Umbaumaßnahme des Lappersdorfer Kreisels liegt die Auffahrtsrampe zur Bundesautobahn A 93 zum Teil in der weiteren Schutzzone III a 3 und Teile der Kreisstraße R 18 in der weiteren Schutzzone III a 1 des Wasserschutzgebietes „Sallern“. Das in diesem Bereich von Straßen- oder Verkehrsflächen abfließende Niederschlagswasser wird entsprechend den Festlegungen der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) mittels dichter Leitungen bzw. dichter Mulden gesammelt und aus der weiteren Schutzzone des Wasserschutzgebietes „Sallern“ herausgeleitet. Gegenüber dem bisherigen Zustand (Versickerung in Untergrund) treten hierdurch Verbesserungen für das Wasserschutzgebiet „Sallern“ ein. Unter Berücksichtigung der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.2 dieses Beschlusses formulierten Auflagen kann das Straßenbauvorhaben im Bereich des Wasserschutzgebietes verwirklicht werden.

3.2.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Folgende Behandlung des Niederschlagswassers ist vorgesehen:

➤ Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Anschluss an die Regensburger Straße

Das Niederschlagswasser wird über Sinkkästen gesammelt und über vorhandene bzw. neu zu erstellende Entwässerungskanäle dem vorhandenen Kanalsystemen der Stadt Regensburg und des Marktes Lappersdorf zugeführt. Im Zuge der Nordgaustraße, kurz vor der Kreuzung mit der Amberger Straße wird zudem ein Stauraumkanal vorgesehen, der das anfallende Niederschlagswasser der Straße zurückhält und gedrosselt in den bestehenden Kanal in der Amberger Straße nach Süden weiterleitet.

➤ Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Das in diesem Bereich auf den Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser wird außerhalb des Wasserschutzgebietes „Sallern“ soweit möglich ungesammelt breitflächig über Bankette und begrünte Böschungen abgeleitet und versickert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

Soweit in einzelnen kleineren Straßenteilbereichen das anfallende Niederschlagswasser wegen vorhandener Mittelstreifen gesammelt werden muss, ist eine flächenhafte Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers auf größeren Nebenflächen vorgesehen. Hierfür sind zusätzlich konstruktive Maßnahmen gemäß der RAS-Ew Ausgabe 2005 Bild 58 eingeplant (geringes Gefälle im Versickerungsbereich, Auslauf- und Verteilerbereich mit Steinwurf befestigt, etc.), wodurch vergleichbare Verhältnisse wie bei der nicht gefassten breitflächigen Versickerung ermöglicht werden. Teilbereiche in denen nur kleinere Böschungflächen vorhanden sind, werden über Mulden versickert.

Nachdem bei größeren Regenereignissen das Niederschlagswasser nicht vollständig versickert, ist eine Fassung des nicht versickerten Niederschlagswassers über Rasenmulden, Einlaufschächte und Entwässerungsleitungen und Weiterleitung in die geplanten zwei Regenklärbecken vorgesehen. Diesen beiden Regenklärbecken werden nicht nur alle weiteren Niederschlagswässer aus den befestigten Flächen des Kreisels (inklusive den Teilbereichen im Bereich der weiteren Schutzzone III a 3), sondern auch das Niederschlagswasser aus den beiden Teilstücken der Bundesautobahn A 93 zugeführt. Das vorgereinigte Straßenabwasser wird dann in den Regen als Vorfluter eingeleitet. Damit der Regen nicht in die Regenklärbecken zurückstauen kann, werden vor der Einleitung Rückstauklappen eingebaut.

In den Regenklärbecken sind Flachwasserzonen vorgesehen, die mit Schilf und Rohrkolben, etc. bepflanzt sind, so dass neben der vorbeschriebenen mechanischen auch eine weitergehende (teilweise biologische) Reinigung stattfindet, da gelöste Nährstoffe wie Stickstoff oder Phosphor, etc. von den Pflanzen aufgenommen werden können.

Im Bereich der Verbindungsspanne wird das Niederschlagswasser über Sinkkästen im Bereich des Mitteltrennstreifen gesammelt und über Entwässerungskanäle dem jeweiligen Regenklärbecken zugeführt. Bei den Behandlungsanlagen werden auch die Zuflüsse aus den bestehenden Entwässerungskanälen der angeschlossenen Flächen der Bundesautobahn A 93 und des westlichen Verteilerkreises, soweit technisch möglich, berücksichtigt.

In den Randbereichen des Wasserschutzgebietes „Sallern“ mit den betroffenen weiteren Schutzzonen III a 1 und III a 3 wird in den betroffenen Teilstücken der Kreisstraße und der Autobahnabfahrt das anfallende Niederschlagswasser in Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg über Sinkkästen gesammelt und mittels dichter Rohrleitungen und dichter Rasenmulden aus dem Schutzgebiet heraus über die Regenklärbecken zum Regen abgeleitet.

Die geplante Straßenentwässerung ist in den festgestellten Planunterlagen detailliert beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.3; Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 4 sowie Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5; Anlage Nr. 7.2, Plan Nrn. 1 bis 4 und Unterlage Nr. 7.2, Blatt Nr. 5; Band 2: Unterlage 7.3, lfd. Nummern 300 bis 306 sowie 370 bis 390; Band 4: Unterlage 13 und Unterlage 13.2 Blatt Nr. 1). Bezüglich der näheren Einzelheiten wird daher auf diese Unterlagen verwiesen.

Die Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der angeordneten Auflagen sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen bzgl. der Einleitung auf § 13 WHG.

Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg in vollem Umfang den wasserrechtlichen Anforderungen.

3.2.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (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 17,23 ha (7,64 ha = Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke + 9,59 ha für Umbau des Lappersdorfer Kreisels) 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, verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg wurden gegen das Bauvorhaben keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, können ausgeschlossen werden.

3.2.8 Sonstige öffentliche Belange

3.2.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben oder ihren Forderungen durch Auflagen in diesem Beschluss nachgekommen ist, müssen keine weiteren näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.2.8.2 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. In die Denkmalliste eingetragene Baudenkmäler sind nicht vorhanden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege – Dienststelle Regensburg dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege – Dienststelle Regensburg 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 gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. - im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen - dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforder-

lich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

3.3 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:

- Markt Lappersdorf
- Landratsamt Regensburg
- Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- Vermessungsamt Regensburg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Regionaler Planungsverband Regensburg
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH&Co.KG
- Regensburger Verkehrsbetriebe
- IHK Regensburg
- Gesellschaft zur Förderung des ÖPNV im Landkreis Regensburg mbH
- Deutsche Telekom AG - Netzproduktion GmbH
- E.ON Bayern AG Assetmanagement, Grundsatzaufgaben
- M-net Telekommunikations GmbH zentrale Linientechnik
- Regensburger Verkehrsverbund
- Wehrbereichsverwaltung Süd – Außenstelle München
- Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei

Von den genannten Behörden und Verbänden wurden keine Einwendungen erhoben bzw. es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Straßenbulasträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 2. Februar 2012, auf die Roteintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitte III und IV) wird verwiesen.

3.3.1 REWAG Netz GmbH

Die REWAG Netz GmbH hat mit Schreiben vom 6. Februar 2009 ausführlich zu den Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 Stellung genommen und darauf hingewiesen, dass unter Berücksichtigung der in der Stellungnahme angeführten Aspekte gegen das plangegegenständliche Bauvorhaben keine Einwände bestehen.

Zu den in der Stellungnahme angeführten Aspekten wird folgendes festgestellt:

1. Das Bauwerksverzeichnis und die Planunterlagen wurden entsprechend den erbetenen Ergänzungen bzw. Berichtigungen überarbeitet. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 1; Anlage Nr. 7.2, Blatt Nr. 1; Band 2: Unterlage 7.3, BwVz. lfd. Nrn. 401 ff.) wird verwiesen.
2. Der Vorhabensträger hat zugesichert im Rahmen der Ausführungsplanung die an den bestehenden Anlagen der öffentlichen Versorgung (Erdgas, Trinkwasser, Elektrizität und Anlagen der Nachrichtentechnik) der REWAG Netz GmbH erforderlichen Maßnahmen (Anpassungen, Verlegungen, Provisorien etc.) detailliert mit der REWAG Netz GmbH abzustimmen. Auf die mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 19. Dezember 2011 übersandte Antwort des Vorhabenssträgers zur Stellungnahme der REWAG Netz GmbH wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen der REWAG Netz GmbH werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.3.2 Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Regensburg

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Regensburg (im weiteren Verlauf mit Bund Naturschutz bezeichnet) hat mit Schreiben vom 22. Februar 2009 zu den Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 Stellung genommen und darauf hingewiesen, dass die gegenüber der ursprünglichen Planung vom 15. Februar 2007 vorgenommenen Änderungen im Bereich des Lappersdorfer Kreisels keinen Einfluss auf die Ablehnung des Vorhabens aus Gründen der Verkehrsführung und des Natur- und Landschaftsschutzes haben und die Stellungnahme vom 26. April 2007 in vollem Umfang aufrechterhalten wird.

Zu den erhobenen Einwendungen wird folgendes festgestellt, wobei die Gliederung der Stellungnahme vom 26. April 2007 übernommen wird:

A. Angaben zur Verlagerung der Verkehrsströme bzw. Verkehrsentlastungen

Entsprechend der den ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung (Band 1: Unterlage 1, Anhang 1) wies die Amberger Straße im Jahr 2005 im Abschnitt zwischen dem Anschluss an die Bundesstraße 16 und der Nordgaustraße eine Verkehrsbelastung von minimal 23.500 Kfz/24 h und maximal 26.100 Kfz/24 h auf. Ohne den Neubau der Sallerner Regenbrücke wurde für diesen Abschnitt der Amberger Straße eine Verkehrsbelastung zwischen 26.600 Kfz/24 h und 28.100 Kfz/24 h im Jahr 2020

prognostiziert, die sich mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke auf Werte zwischen 16.200 Kfz/24 h und 20.400 Kfz/24 h reduzieren würde.

Aussagen zur Be-/Entlastung der Lappersdorfer Straße und der Amberger Straße durch den Neubau der Sallerner Regenbrücke

Die Lappersdorfer Straße wies im Jahr 2005 eine Verkehrsbelastung von 12.000 Kfz/24 h auf. Im Jahr 2020 wurde für die Lappersdorfer Straße ohne den Neubau der Sallerner Regenbrücke eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf 13.200 Kfz/24 h prognostiziert. Mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke wird sich die Verkehrsbelastung in der Lappersdorfer Straße auf 11.300 Kfz/24 h reduzieren.

Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung im Februar 2012 hat der Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak seine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 insoweit überarbeitet, als er die Auswirkungen der Osttangente, die in wesentlichen Abschnitten bis Ende 2012 unter Verkehr ging, berücksichtigte und der Prognosezeitraum auf das Jahr 2025 erweitert wurde (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2). Nachfolgend werden die Aussagen des ergänzten Verkehrsgutachtens kurz zusammengefasst.

Im ergänzten Verkehrsgutachten vom 8. Februar 2012 wurde somit der Nullfall (P0) mit dem Planfall = Sallerner Regenbrücke plus Osttangente im Prognosejahr 2025 verglichen. Bezüglich der sich im angrenzenden Straßennetz ergebenden verkehrlichen Be- und Entlastungen kommt der Verkehrsgutachter zu folgendem Ergebnis:

Straße	P0 Kfz/24 h	Planfall Kfz/24 h	+/- %
Regensburger Straße (Lappersdorf)	13.800	12.800	- 7
Lappersdorfer Straße	12.500	11.300	- 10
Nordgaustraße nördl. ALEX-Center	24.000	32.500	+ 35
Nordgaustraße nördl. DEZ	32.700	35.900	+ 10
Nibelungenbrücke	48.100	47.900	+/- 0
Walhallallee	33.500	33.300	+/- 0
Schwabelweiser Brücke	51.500	52.100	+ 1
Osttangente Süd	36.300	36.900	+ 2
B 15 nördl. A 3, AS Regensburg-Ost	30.000	30.800	+ 3
Landshuter Straße nördl. A 3, AS Burgweinting	21.700	22.600	+ 4
Amberger Straße	23.900	14.300	- 40

Straße	P0 Kfz/24 h	Planfall Kfz/24 h	+/- %
Frankenstraße (Regenbrücke)	36.400	28.100	- 23
A 93, Pfaffensteiner Tunnel	75.600	72.900	- 4

Tabelle 51: verkehrliche Entlastungs-/Belastungswirkung der Sallerner Regenbrücke auf das Straßennetz

Bezüglich der Lappersdorfer Straße ist somit festzustellen, dass sich die Verkehrsbelastung durch den Neubau der Sallerner Regenbrücke im Jahr 2025 gegenüber dem Istzustand nur geringfügig ändert und im Wesentlichen auf der allgemeinen Verkehrszunahme beruht.

Im Planfall mit Sallerner Regenbrücke und Osttangente geht die Belastung der Amberger Straße im bebauten Bereich von 23.900 Kfz/24 h im Nullfall auf 14.300 Kfz/24 h im Planfall zurück. Die Belastung der Bundesstraße 16, Gallingskofener Brücke geht von 26.000 Kfz/24 h im Nullfall auf 21.800 Kfz/24 h im Planfall zurück; die Sallerner Regenbrücke erhält eine Prognosebelastung von 24.300 Kfz/24 h (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2, Pläne P0 und P auf der Grundlage Sallerner Regenbrücke plus Osttangente).

An der höhenfreien Kreuzung der Bundesstraßen 15 und 16 am nördlichen Stadtrand ergeben sich durch die Sallerner Regenbrücke folgende Veränderungen (die Osttangente ist sowohl im Nullfall als auch im Planfall enthalten):

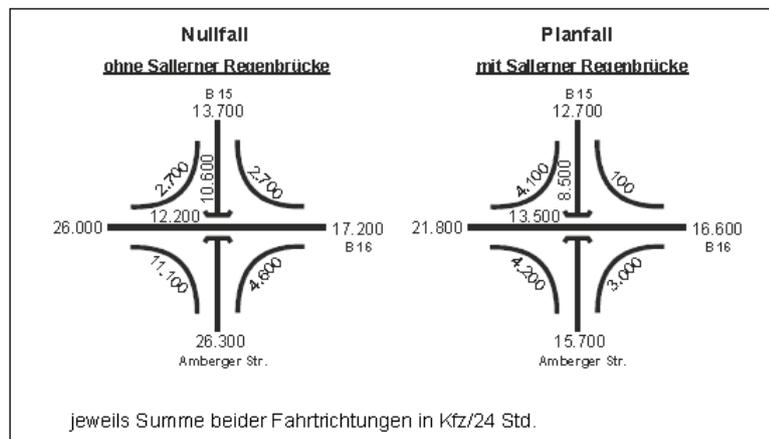


Abbildung 23: Verteilung des Verkehrs am Knotenpunkt Bundesstraße 15 / Bundesstraße 16 mit und ohne Sallerner Regenbrücke im Prognosejahr 2025

Direkt südlich der Kreuzung mit der Bundesstraße 16 ist die Amberger Straße im Nullfall mit 26.300 Kfz/24 h belastet. Durch die Sallerner Regenbrücke geht die Belastung um 40 % bzw. 10.600 Kfz/24 h auf 15.700 Kfz/24 h zurück. Die Entlastung der Amberger Straße entsteht vor allem, weil der Eckverkehr zwischen Amberger Straße und Bundesstraße 16, Gallingskofener Brücke um 60 % von 11.100 auf 4.200 Kfz/24 h zurückgeht, was auf die dann viel bessere Verkehrsbeziehung über die Sallerner Regenbrücke zurückzuführen ist. Andererseits nimmt

die Eckbeziehung zwischen der Bundesstraße 15 (Nord), Zeitlarn/Regenstauf und der Bundesstraße 16, Gallingskofener Brücke von 2.700 Kfz/24 h auf 4.100 Kfz/24 h zu, so dass im Geradeausverkehr der Bundesstraße 15 von und zur Amberger Straße die Belastung um 20 % von 10.600 Kfz/24 h auf 8.500 Kfz/24 h zurückgeht. Da auch zwischen der Bundesstraße 16 (Ost) und der Amberger Straße die Belastung um 35 % von 4.600 Kfz/24 h auf 3.000 Kfz/24 h abnehmen wird, ergibt sich die hohe Entlastung der Amberger Straße bei gleichzeitiger auch leichter Entlastung der Gallingskofener Brücke.

Weitergehende Verkehrsentslastungen durch bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit den plangegegenständlichen Ausbau-, Neubau- und Umbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der über die Bundesstraße 15 aus Fahrtrichtung Norden mit Zielen im nördlichen Stadtbereich, mit den großen Einkaufszentren und dem Donauübergang Nibelungenbrücke, kommende Verkehr wird weiterhin die Amberger Straße nutzen. Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen, die zu zusätzlichen Entlastungswirkungen für die Amberger Straße führen könnten, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und liegen in der Zuständigkeit der Stadt Regensburg, da die Stadt Regensburg auch nach Abstufung der Bundesstraße 15 zur Ortsstraße, die mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verwendungszweck wirksam wird (vgl. Teil A, Abschnitt V dieses Beschlusses), Straßenbaulastträger für die Amberger Straße bleibt.

Mautausweichverkehr

Nördlich der Anschlussstelle Regensburg-Nord ist die Bundesautobahn A 93 mit 64.000 Kfz/24 h belastet, davon sind nach Feststellung des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak:

45 % Durchgangsverkehr = 30.000 Kfz/24 h

und

55 % Quell-/Zielverkehr von Regensburg = 34.000 Kfz/24 h

Von der Bundesautobahn A 93 her nutzen rd. 12.000 Kfz/24 h die Sallerner Regenbrücke, davon sind dem Durchgangsverkehr bis zur Bundesautobahn A 3 4.800 Kfz/24 h (Anschlussstelle Burgweinting 1.300 Kfz/24 h, Anschlussstelle Regensburg-Ost 3.500 Kfz/24 h zuzurechnen (vgl. Band 1: Anhang 2, Plan P, Zielverteilung A 93, Prognose Werktag 2025)). Im Nullfall ohne Sallerner Regenbrücke sind es aber auch bereits 2.000 Kfz/24 h Durchgangsverkehr, der den Weg durch die Stadt sucht. Von den 2.000 Kfz/24 h gehen 100 Kfz/24 h von/zur Anschlussstelle Burgweinting, aber 1.900 Kfz/24 h von/zur Anschlussstelle Regensburg-Ost. Die Sallerner Regenbrücke führt somit zwischen der Bundesau-

tobahn A 93 (Nord) und der Bundesautobahn A 3 (Ost) nur zu einer Mehrung dieses bereits vorhandenen Durchgangsverkehrs durch das Stadtgebiet von Regensburg, insbesondere über die Schwabelweiser Brücke. Entsprechend den Feststellungen des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak ergibt sich gegenüber dem Nullfall (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2, Plan Pa) durch den Neubau der Sallerner Regenbrücke im Prognosejahr 2025 an der Anschlussstelle Burgweinting - bezogen auf den Gesamtverkehr - eine Verkehrszunahme von 900 Kfz/24 h und an der Anschlussstelle Regensburg-Ost eine Zunahme von 800 Kfz/24 h. Eine deutlich spürbare Verlagerung von Durchgangsverkehr ist somit nicht feststellbar.

Dies ist auch insoweit nachvollziehbar, als der Anreiz für den Güterverkehr, der keine zusätzlichen Ziele im östlichen Stadtbereich mit seinen Industrie- und Hafenanlagen bzw. dessen Quelle nicht in diesem Bereich liegt, die Fahrstrecke durch das Stadtgebiet abzukürzen, als äußerst gering einzuschätzen ist. Die Fahrtstrecke über die Bundesautobahnen A 93 und A 3 von der Autobahnananschlussstelle Regensburg-Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 zur Anschlussstelle Regensburg-Ost im Zuge der Bundesautobahn A 3 beträgt nach Ermittlungen des Vorhabensträgers ca. 14 km. Diese Längenangabe deckt sich nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde mit dem Ergebnis gängiger rechnergestützter Routenplaner (z.B. Google Maps Deutschland). Über die künftige Sallerner Regenbrücke, die Nordgaustraße, die Walhalla Straße, die Osttangente und die Max-Planck-Straße ergibt sich eine Wegstrecke von ca. 9 km. Diese Angaben sind nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls stimmig und nachvollziehbar. Bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit eines Lkw oder Lastzuges von 70 km/h ergibt sich über die Autobahnverbindung eine durchschnittliche Fahrzeit von ca. 12 Minuten. Über die Innerortsstraßen ergibt sich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h eine Fahrzeit von knapp 16 Minuten. Eine deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als 35 km/h erscheint aufgrund der sich durch die lichtsignalgesteuerten Kreuzungen ergebenden Wartezeiten unrealistisch, wobei die Fahrzeit selbst bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h immerhin noch über 13 Minuten betragen würde. Festzuhalten bleibt jedenfalls, dass sich für den reinen und eventuell dem Mautausweichverkehr zuzurechnenden Durchgangsverkehr trotz der geringeren Wegedistanz über das innerörtliche Wegenetz keine spürbaren Zeitvorteile ergeben. Berücksichtigt sind hierbei ungestörte Verkehrsverhältnisse auf den Bundesautobahnen und den Innerortsstraßen. Allerdings können auch nur solche Verhältnisse berücksichtigt werden, da im Stadtbereich von Regensburg - wie die Erfahrungen zeigen - größere Verkehrsstauungen im Autobahnnetz zwangsläufig auch zu ent-

sprechenden Verkehrsbehinderungen im innerörtlichen Straßennetz von Regensburg durch staubbedingt von den Bundesautobahnen abfließenden Verkehr führen.

Sollte sich wider Erwarten tatsächlich ein entsprechender Mautausweichverkehr einstellen, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allerdings aus den vorgenannten Gründen nicht zu erwarten ist, so sind entsprechende verkehrsrechtliche und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regelnde Maßnahmen möglich um das innerörtliche Straßennetz für diesen Verkehr zu sperren.

B. Lärmbelastung

Im Rahmen des geplanten Vorhabens sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Einhausungsbauwerks und von Lärmschutzwänden (teils hochabsorbierend, teils transparent) vorgesehen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Wenn auch gegenüber dem bisherigen Zustand für einen Teil der vom Bauvorhaben durch Lärm betroffenen Anwesen eine Verbesserung erreicht werden kann, ist - bedingt durch die Höhe der Gebäude sowie die vorhandenen topographischen Verhältnisse und der damit sowohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wie auch aus ortsbildgestalterischen Gründen nicht höher ausführbaren Lärmschutzwände – kein vollständiger aktiver Lärmschutz für alle betroffenen Anwesen möglich (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3). Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind daher auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie unserer Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7) ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm zu erwarten sind.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die durchgeführten Berechnungen insoweit auf der sicheren Seite liegen, als die für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrszahlen etwas über den für das Jahr 2025 angenommenen Verkehrszahlen liegen (vgl. vorstehende Ausführungen).

C. Natur- und Landschaftsschutz

- Regionalplan für die Region Regensburg

Der Regionale Planungsverband wurde zu o.g. Planvorhaben erstmals im am 12. März 2007 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren gehört. Bereits damals stellte der Regionale Planungsverband fest, dass das gesamte Planvorhaben im Sinne des Regionalplans A II 1.2 ein wichtiges Projekt für ein interkommunal abgestimmtes Vorgehen zum Ausbau der überörtlich erheblich bedeutsa-

men Infrastruktur darstellt. In diesem Lichte sollte den vom Markt Lappersdorf hervorgehobenen Gesichtspunkten einer möglichst leistungsfähigen und umweltfreundlichen Anbindung der Kreisstraße R 18 von der Autobahnausfahrt aus Richtung Regensburg besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Dies betraf im Interesse einer langfristig leistungsfähigen und möglichst umfassend verkehrswirksamen Lösung insbesondere die Einbeziehung der Kreisstraße R 18 mit Zufahrt nach Lappersdorf und Innerortsanschluss sowie den Umbau des Lappersdorfer Kreisels einschließlich Direkttrampen von und zur Bundesautobahn A 93 und weiteren höhenfreien Führungen.

Wie der Regionale Planungsverband damals ausführte, stellt die geplante Sallerner Regenbrücke für das gesamte Planvorhaben das zentrale Projekt dar. Es ist sowohl im Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg enthalten als auch durch die „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ bestätigt. Als notwendige Maßnahme mit hoher Bedeutung wurde es dort wie auch in der Verkehrskonferenz des Regionalen Planungsverbandes vom Juli 2005 hervorgehoben. Im Stadtumland-Gutachten Regensburg (aus dem Jahr 2006) ist die Sallerner Regenbrücke zudem als mögliche Trasse für eine künftige Stadtbahn genannt und im Interesse eines funktionsfähigen und umweltschonenden Nahverkehrs so im Fortschreibungsentwurf des Regionalplans als Ausbauziel zwischen dem Oberzentrum Regensburg und dem künftigen Siedlungsschwerpunkt Lappersdorf enthalten.

Der Standortbereich um den östlichen Lappersdorfer Kreisels besitzt nach Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans auch Funktionen als regionaler Grünzug und für den Hochwasserschutz und hat mit den bestehenden Verkehrsflächen bereits Einengungen hinnehmen müssen, die unter den gegebenen Bedingungen hohe Anforderungen an eine möglichst raumverträgliche Gestaltung zusätzlicher Planungen stellen.

In seiner Stellungnahme zu den Planunterlagen vom 15. Oktober 2008, die den festgestellten Unterlagen zugrunde liegen, hat der Regionale Planungsverband festgestellt, dass mit dieser Planung den im Jahr 2007 vorgebrachten Hinweisen und Anregungen Rechnung getragen wurde.

Nach den Gesichtspunkten, die der Regionalplanung zugrunde liegen, werden von Seiten des Regionalen Planungsverbandes keine Bedenken gegen die nun vorliegende Planung und das aus überörtlicher Sicht sehr bedeutsame Planvorhaben erhoben.

Das plangegegenständliche Bauvorhaben beinhaltet überwiegend den Aus- bzw. Umbau bereits bestehender Straßen. Lediglich im Bereich der Querung des

Regentales finden hier Neubaumaßnahmen statt. Eine Unterbrechung des regional bedeutsamen Grünzuges wird durch die Wahl eines entsprechend weitlumigen Brückenbauwerks (vgl. auch Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 1.2, 2.1.2, 3.2.5.1.2.3 und 3.2.5.3.2.1 dieses Beschlusses) vermieden. Die Straße verläuft hier auf einer Höhe von ca. 5 m und einer Länge von ca. 280 m über den Fluss und die angrenzenden Grünlandbereiche. Durch entsprechende landschaftspflegerische Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses) werden die Eingriffe in die Natur- und Landschaft kompensiert.

Bezüglich des Anwachsens der Lärmbelastung für die Bevölkerung wird auf die vorstehenden Ausführungen zu B) verwiesen.

Nach den Aussagen zu den siedlungsklimatischen Auswirkungen (Band 4: Unterlage 15, Kapitel 3.2) ist die ursprünglich vorhandene Funktion als Frischluftschneise (Kaltluftabfluss durch das Regental bis zur Donau mit Frischluftzufuhr in die Kernstadtbereiche Regensburgs) durch die dichte und intensive höhenparallele Bebauung der Hanglagen (im unteren Bereich bis nahe ans Donauufer) sowie die mittlerweile entstandenen lokalen und regionalen Straßen- und Brückenbauwerke (bei deutlich angewachsenem Verkehrsaufkommen) in den letzten Jahrzehnten zunehmend verloren gegangen. Durch das außerdem im Unterlauf nur noch sehr geringe natürliche Gefälle des Regentales wird die Frischluftzufuhr Richtung Donau zusätzlich behindert. Es kann allenfalls noch ein langsames Einsickern der Kaltluft in Richtung Donau erfolgen. Außerdem reichert sich der Kaltluftstrom durchs Regental südlich von Lappersdorf und Gallingskofen mit lokal verunreinigter Luft (durch den bestehenden Verkehr auf den schon derzeit vorhandenen Straßen sowie Abluft aus Haushalten, lokalem Kleingewerbe und Kleinindustrie) an, so dass bis zur Einmündung ins Donaual der ursprüngliche Frischluftcharakter weitgehend verlorengegangen ist.

• Arten- und Biotopschutzprogramm für die Stadt Regensburg (ABSP).

- Im Süden fließt die Donau, diese ist maßgeblich für den Grundwasserstand verantwortlich. Der Anstau der Donau hat zur Erhöhung der korrespondierenden Grundwasserstände von Regen und Donau geführt. Das Kontaminationsrisiko für das Grundwasser ist sicherlich aufgrund der geologischen Gegebenheiten sehr hoch, da die Kiese im östlichen Bereich stark wasser-durchlässig sind und der westliche Bereich unmittelbar im Talraum des Regen liegt.

Im Bereich des Ausbaus der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke ist vorgesehen, das gesamte Niederschlagswasser über Ent-

wässerungskanäle zu sammeln und u. a. über einen Stauraumkanal in das städtische Kanalnetz und ins Kanalnetz des Marktes Lappersdorf weiterzuleiten. Die näheren Einzelheiten sind in den Planunterlagen beschrieben (Band 1: Unterlage 1, Kap. 4.5.1). Eine Verschlechterung gegenüber der bisherigen Situation ist somit nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Mit Einhaltung der Wasserschutzgebietsverordnung Sallern hinsichtlich der verwendeten Baustoffe und der Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers (dichte Leitungen bzw. dichte Mulden) liegt keine Beeinträchtigung des nördlich an den zum Umbau vorgesehenen Lappersdorfer Kreislauf angrenzenden Wasserschutzgebietes der Zone III vor. Westlich der Bundesautobahn A 93 ergibt sich gegenüber den bisherigen Verhältnissen (Versickerung in den Untergrund) für das Wasserschutzgebiet insoweit eine Verbesserung, als das anfallende Niederschlagswasser auf dem kürzesten Weg aus dem Schutzgebiet hinausgeleitet und behandelt wird.

- Das Meteorologische Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH (Band 4: Unterlage 15) kommt zu folgendem Ergebnis:
 - Lokale klimatische Auswirkungen des Bauvorhabens für den Stadtbereich Regensburg sind aufgrund der Trassenführung grundsätzlich nur für den Bereich des Regentales möglich.
 - das geplante Bauvorhaben wirkt sich dabei aber lediglich im Nahbereich des Brücken- und Straßenbauwerks auf das kleinräumige lokale Klima aus. Die Auswirkungen selbst sind dabei als gering einzustufen und vergleichbar den kleinräumigen lokalen Auswirkungen neuer kleiner Wohngebiete. Weiterreichende Auswirkungen können für die vorgesehene Planvariante ausgeschlossen werden.
 - Die bestehende Belüftung (regionale/großräumige Strömung) durch das Regental wird durch das Bauvorhaben nicht behindert. Eine Verschlechterung der Belüftungsverhältnisse kann hier ausgeschlossen werden. Eine Blockierung oder erhebliche Umlenkung der Strömung durch den Brückenkörper ist ausgeschlossen.
 - Eine erhebliche Verschlechterung der bodennahen Kaltluft-/Frischlufzufuhr (in klaren, hochdruckbeeinflussten Strahlungs Nächten mit großräumig schwachem Wind) nach Regensburg und damit eine erhebliche Verschlechterung der dortigen lufthygienischen Verhältnisse

kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Zum einen hat die bodennahe Kaltluftzufuhr über das untere Regental schon derzeit aufgrund der bestehenden Bebauungssituation und des vorhandenen Verkehrs auf den bestehenden Verkehrswegen nur noch eine vernachlässigbar geringe Bedeutung für die Belüftung/Frischluftzufuhr der Stadt Regensburg, zum anderen wird der bestehende schwache Luftstrom durch die Brückenführung nur unwesentlich behindert.

- Eine erhebliche Verschlechterung der thermisch-hygrischen Ausgleichsfunktion des Regens/der Auen des Regentales im ufernahen Bereich kann für die geplante Brückenführung ebenfalls ausgeschlossen werden.
- Aufgrund der Verkehrsführung über die neue Sallerner Brücke (erhöhtes Fahrbahnniveau, damit verbesserte Durchmischung freiwerdender Emissionen aufgrund erhöhten Mischungsraumes) ist für das Tal-Niveau eine erhebliche Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse trotz der Bündelung des Verkehrs mit linienförmig erhöhtem Verkehrsaufkommen auszuschließen. Diese Aussage wurde in einem separaten Fachgutachten (Band 4: Unterlage 16), auf das in diesem Zusammenhang verwiesen wird, im Detail untersucht und bestätigt.

Insgesamt kann aus meteorologischer Sicht das Bauvorhaben wie geplant realisiert werden, da eine Verschlechterung der lokalklimatischen Verhältnisse im Regental und negative Auswirkungen auf die Kalt-/Frischluftzufuhr und damit die Luftqualität in Regensburg durch das Bauvorhaben ausgeschlossen werden können. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass jedes Bauvorhaben kleinräumig Veränderungen der Temperatur-/Feuchte- und Windverhältnisse mit sich bringt. Im vorliegenden Fall sind diese aber als sehr gering zu bewerten. Negative, schädliche Umweltauswirkungen oder eine signifikante Verschlechterung der derzeitigen Situation können ausgeschlossen werden.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Hinsichtlich der lufthygienischen Verhältnisse hat der Vorhabensträger die TÜV SÜD Industrie Service GmbH sowohl für den Ausbaubereich der Nordgaustraße mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke, wie auch für den Umbaubereich des Lappersdorfer Kreisels mit der Erstellung eines lufthygienischen Gutachtens beauftragt. In den lufthygienischen Gutachten vom 26. Mai 2008 (Band 4: Unterlage 16.1) bzw. vom 29. Februar 2008 (Band 4: Unterlage 16.2) ergänzt mit Gutachten vom 16. Dezember 2013

(Band 4: Unterlage 16.3) kommt die TÜV SÜD Industrie Service GmbH zu dem Ergebnis, dass in den untersuchten Bereichen Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe nach Maßgabe der gegenständlichen Planungsunterlagen und nach derzeitiger Rechtslage im Jahr 2030 nicht auftreten werden. Das Bayerische Landesamt für Umwelt bzw. das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz haben die Ergebnisse dieser Schadstoffberechnungen bestätigt.

- Durch die geplante Sallerner Regenbrücke, mit einer Länge von ca. 280 m und einer Höhe von ca. 5,00 m über Gelände, werden keine Wanderkorridore für Pflanzen und Tierarten unterbrochen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Durch das Brückenbauwerk und die beiden Brückenpfeiler ist keine funktionale Beeinträchtigung des Lebensraums Fließgewässer verbunden. Hinsichtlich der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1.1.7 in Tabelle 22 auf Seite 144 angeführten Erhaltungs- und Entwicklungsziele 1, 4 und 11 ergeben sich insbesondere bzgl. Gewässerdynamik, Gewässergüte, Wasser- und Nährstoffhaushalt, Gewässerchemismus sowie Durchgängigkeit keine erheblichen Auswirkungen. Mit dem Bau der Pfeiler ist die Durchgängigkeit des Flusses nicht erheblich eingeschränkt.

Die vom Bund Naturschutz angesprochenen schlammigen Uferbereiche bei Sallern und Gallingskofen mit ihrer speziellen Flora (Schlammfluren) waren ebenso Bestandteil der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet 6741-371 „Chamb, Regentaläue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ im Ausbaubereich der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 4.3.2 und Kapitel 5.2.3 – Flüsse mit Schlammflächen mit Vegetationen des *Chenopodium rubri* p.p. und des *Bidention* p.p.) wie auch für die FFH-Vorprüfung für das gleiche FFH-Gebiet im Umbaubereich des Lappersdorfer Kreisels (Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 1, Kapitel 4.1). Als Ergebnis bleibt folgendes festzuhalten:

FFH-Verträglichkeitsprüfung für den Ausbaubereich der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke

Für diesen kurzlebigen und dynamischen Lebensraum sind die regelmäßigen Überflutungen mit entsprechenden Schlammablagerungen existentielle Voraussetzungen. In diese Prozesse wird allerdings nicht eingegriffen, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung für diesen Lebensraum und die sig-

nifikanten Arten – wie den Schlammling (*Limosella aquatica*) – damit ausgeschlossen sind (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 5.2.3 und Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1.2.1 dieses Beschlusses).

FFH-Vorprüfung für den Umbaubereich des Lappersdorfer Kreisels

Die Lebensräume des Anhangs I der FFH-Richtlinie befinden sich unmittelbar am Regen. Die vorhandenen Straßen des Lappersdorfer Kreisels liegen etwa 10 m oberhalb des Flussniveaus. Sie sind durch dichte Gehölzbestände bzw. im Bereich des Pendlerparkplatzes durch eine Betonmauer vom Regen abgeschirmt. Durch den geplanten Umbau rücken die Straßen nicht oder nur geringfügig näher an den Regen heran. Die höhenmäßige Trennung bleibt jedoch auf alle Fälle bestehen.

Im nördlichen Teil des Lappersdorfer Kreisels rücken befestigte Flächen auf einer Länge von ca. 70 m um ca. 2 m näher an den Regen heran. Der abschirmende dichte Gehölzbestand bleibt im Wesentlichen erhalten bzw. wird durch Neupflanzung wieder hergestellt.

Im Bereich des Pendlerparkplatzes und nördlich davon rücken die befestigten Flächen auf einer Länge von rd. 130 m um 30 bis 38 m vom Regen ab. In diesem Bereich war bisher zwischen Regen und Betonmauer nur ein wenige Meter breiter Uferstreifen vorhanden, was eine erhebliche Einengung des ökologisch wirksamen Lebensraums zur Folge hatte. Durch den Rückbau der Betonmauer und die Umgestaltung des Regenvorlandes (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.3.4) werden hier erhebliche positive Auswirkungen auch für das FFH-Gebiet erreicht.

Insgesamt ist deshalb eine erhebliche Beeinträchtigung von Lebensräumen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie auszuschließen.

Fuß- und Radwege, Naherholung

Die übergeordneten Fuß- und Radwege beidseits des Regens sind Bestandteil eines regionalen Radwegenetzes aus der Stadt ins Umland. Der Fluss Regen wird auch in seiner letzten Etappe bis zur Mündung in die Donau von Wassersportlern als Bootswanderstrecke genutzt. Am gesamten Regenufer sind Standplätze für Sportangler zu finden, die auch häufig genutzt werden. Am östlichen Regenufer sind zahlreiche Einrichtungen für die Naherholung vorhanden (vier Rasenspielfelder, eine Sommerstockbahn, ein Kinderspielplatz und Trainingsplätze), die wie die Naherholungswege stark frequentiert sind.

Der Regen bildet somit eine wichtige Achse der Erholungsnutzung für die Bevölkerung der Stadt Regensburg und seinen Umlandgemeinden. Damit hat das Regental insgesamt eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für die Naherholung.

Es ist unbestritten, dass mit dem Bau der Regenbrücke im betroffenen Abschnitt des Regentals die Lärm- und die allgemeinen Verkehrsemissionen merklich zunehmen werden, wenn auch von den auf dem Brückenbauwerken vorgesehenen 2,50 m hohen Spritzschutzwänden zusätzlich ein gewisser Lärmschutz ausgeht. Der Talabschnitt verliert den naturnahen Charakter des Landschaftsbildes. Es ist daher auch von hohen Auswirkungen auf die Erholungseignung der Landschaft auszugehen.

Die Beeinträchtigungen des Naherholungsgebietes werden allerdings durch verschiedene Maßnahmen (Rückbau des Pendlerparkplatzes, Neuanlage auenbezogener Lebensräume, verschiedene Gestaltungsmaßnahmen) ausgeglichen. Die Radwegeverbindungen bleiben erhalten und werden mit dem Rückbau des Pendlerparkplatzes und einer zusätzlichen Flussquerungsmöglichkeit aufgewertet. Eine weitere Nutzung der Regentalau für Naherholungszwecke ist somit weiterhin möglich.

- Die durch den Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels verursachten Eingriffe in die Natur- und Landschaft sind in den festgestellten Planunterlagen ausführlich beschrieben und dargestellt (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 3; Anhang 7.3 und Anhang 7.4; Anlage Nr. 12.1 A-1; Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 4; Anhänge 1 und 2; Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1). Insgesamt gesehen kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen relevanter Tier- und Pflanzenarten. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1.4, 3.2.5.1.2.3 und 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.
- gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG
Die unvermeidlichen Eingriffe in Auenlebensräume bzw. die Uferabschnitte des Regen belaufen sich auf ca. 6.300 m² (Nass- und Feuchtwiesen, gewässerbegleitende Gehölze; vgl. Band 3: Unterlage 12, Tabelle 4 auf den Seiten 81 und 82). Diesen stehen funktionale Ausgleichsmaßnahmen auf einer Fläche von ca. 13.700 m² gegenüber (Röhricht, Feuchtwiesen, feuchte Hochstaudenfluren und Gehölze feuchter Standorte). Die Eingriffe können somit funktional ausgeglichen werden. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- FFH-Gebiet Nr. 6741-371.01 „Chamb, Regentalae und Regen zwischen Roding und Donaumündung“

Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke

Im Zuge des Ausbaus der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke wird teilweise das FFH-Gebiet „Chamb, Regentalae und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ berührt. Nachdem im Rahmen einer Vorabschätzung eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden konnte, hat der Vorhabensträger das Büro TEAM 4 mit der Durchführung einer Prüfung auf Verträglichkeit des Straßenbauvorhabens mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungs- und Entwicklungszielen beauftragt. Diese Verträglichkeitsprüfung ist Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3) und kommt zu dem Ergebnis, dass nach Prüfung aller FFH-relevanten Bestandteile keine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumtypen gemäß Anhang I und der Arten gemäß Anhang II bzw. ihrer Lebensräume ergibt.

In Verbindung mit den Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 6 sowie Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses) können die möglichen Projektwirkungen soweit vermieden bzw. vermindert werden, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung kommt.

Wesentlich für die Bewertung sind die Tatsachen, dass die Flächenverluste von FFH-Lebensraumtypen aufgrund der geradlinigen Querung des Regentals mit einem entsprechend weitlumigen Brückenbauwerk mit einer Länge von ca. 280 m sehr gering sind und insbesondere die Funktion des Fließgewässers wie Gewässerdynamik, Gewässergüte, Wasser- und Nährstoffhaushalt und Gewässermechanismus einschließlich der Austauschbeziehungen und der Durchgängigkeit der Aue nicht erheblich beeinträchtigt werden. Ebenso werden funktionale Beziehungen zu anderen FFH-Gebieten nicht beeinträchtigt. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12, Anhang 3) und die umfangreichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die vom Büro TEAM 4 getroffene Feststellung, dass insgesamt eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes gegeben ist, wird von der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung der Oberpfalz mitgetragen.

Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Zur Untersuchung einer möglichen erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes wurde das Büro TEAM 4 vom Vorhabensträger mit der Durchführung einer FFH-Vorprüfung beauftragt. Als Ergebnis dieser FFH-Vorprüfung bleibt festzuhalten, dass durch den Umbau des Lappersdorfer Kreisels eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden kann. Dies ist vor allen Dingen auf den Umstand zurückzuführen, dass Straßen und versiegelte Flächen insgesamt gesehen nicht näher an das FFH-Gebiet heranrücken, sondern vielmehr vom FFH-Gebiet abrücken. Dadurch sind mit der Maßnahme eher positive Auswirkungen auf das FFH-Gebiet verbunden. Von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung der Oberpfalz besteht mit den Ausführungen des Büros TEAM 4 Einverständnis.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine Planungsalternativen erkennbar mit denen die mit der vorliegenden Planung verfolgten und in Teil B, Abschnitt 3.1 dieses Beschlusses beschriebenen Ziele in gleicher Weise und mit noch geringeren Eingriffen in Natur- und Landschaft bzw. in besonders naturschutzrechtlich geschützte Gebiete erreicht werden können.

Kreuzungsfreie Anbindung der Bundesautobahn A 93 an die Bundesstraße 16

- Neue Lärmquelle für die Anlieger zwischen Sattelbogener Straße und Amberger Straße

Trotz Berücksichtigung der gemäß den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden werden gemäß den durchgeführten Lärmberechnungen noch an mehreren Immissionsorten die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden (Band 3: Unterlage 11.2, Kapitel 5.3.2, Tabelle 5).

Aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmvorsorge“ werden für diese Immissionsorte bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses) die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, erstattet.

Eine aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung nachträglich durchgeführte Gesamtpegelbetrachtung der untersuchten geplanten Straßen und der bereits bestehenden Bundesautobahn A 93 hat für insgesamt 11 Anwesen im Stadtgebiet von Regensburg (vgl. Band 3: Unterlage 11.3, Bericht M100730/01 Kapitel 4.2.1 und Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.2.1 dieses Beschlusses) und insgesamt 27 Anwesen im Bereich des Marktes Lappersdorf (vgl. Band 3: Unterlage 11.3, Bericht M100730/01 Kapitel 4.2.1 und Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.2.2 dieses

Beschlusses) eine Überschreitung der zulässigen Lärmsanierungsgrenzwerte ergeben.

Für diese Anwesen werden aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte „Lärmsanierung“ bei der Gesamtpegelbetrachtung die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, erstattet, soweit die entsprechenden Voraussetzungen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.2.3 dieses Beschlusses) vorliegen.

Die durchgeführten Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt. Ergänzend wird auf die vorstehenden Ausführungen zu B) der Stellungnahme des Bund Naturschutz verwiesen.

- Massive Eingriffe in vorhandene Auwaldreste am westlichen Regenufer
Die durch den Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels verursachten Eingriffe in die Natur- und Landschaft sind in den festgestellten Planunterlagen ausführlich beschrieben und dargestellt (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 3; Anhang 7.3 und Anhang 7.4; Anlage Nr. 12.1 A-1; Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 4; Anhänge 1 und 2; Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1). Insgesamt gesehen kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen relevanter Tier- und Pflanzenarten. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1.4, 3.2.5.1.2.3 und 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.
- Erhebliche Qualitätsminderung für die Naherholung
Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Thematik: „Fuß- und Radwege, Naherholung“ verwiesen. Eine weitere Nutzung des Talraums des Regen für Naherholungszwecke wird durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht erheblich in seiner Qualität gemindert.
- Zunahme der Verlärmung an den Gallingkofener Hängen und den Hängen in Sallern und Lappersdorf
Auf die vorstehenden Ausführungen zu Punkt B) der Stellungnahme des Bund Naturschutz und zum Thema „Neue Lärmquelle für die Anlieger zwischen Sattelbogener Straße und Amberger Straße“ wird verwiesen. Soweit trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden noch Überschreitungen zulässiger Grenzwerte eintreten haben die Eigentümer bei Vorliegen der entsprechenden - und vorstehend bereits angeführten - Voraussetzungen Anspruch auf Erstattung entsprechender Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen.

Fazit:

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

3.3.3 Verkehrsclub Deutschland – Kreisverband Regensburg

Der Verkehrsclub Deutschland – Kreisgruppe Regensburg, im weiteren Verlauf mit VCD bezeichnet, hat mit Schreiben vom 12. März 2009 zu den Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 umfassend Stellung genommen.

Zu den Einwendungen und Anregungen der in drei Abschnitten aufgeteilten Stellungnahme wird entsprechend dieser Aufgliederung folgendes festgestellt:

A) Grundsätzliches

Der Stadtentwicklungsplan („Regensburg-Plan 2005“) ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, so dass mangels Bezugs zu vorliegendem Planfeststellungsverfahren und nicht vorliegender Unterlagen auch Aussagen zum angesprochenen Stadtentwicklungsplan und den darin enthaltenen Verkehrsprognosen für das Jahr 2010 weder erforderlich noch möglich sind. Die Stadt Regensburg hat lediglich darauf hingewiesen, dass die vom VCD angesprochenen Verkehrszahlen aus dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1997 stammen und somit nicht mehr den aktuellen Stand darstellen.

Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf den Verkehrsuntersuchungen für die Anschlussstelle Regensburg-Nord mit Sallerner Regenbrücke aus dem Jahr 2008, die den plangegegenständlichen Unterlagen zugrunde liegen (Band 1: Unterlage 1, Anhang 1) und die entsprechend dem Ergebnis der Erörterungsverhandlung im Februar 2012 aktualisiert wurden (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Entsprechend der den ausgelegten Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung (Band 1: Unterlage 1, Anhang 1) wies die Amberger Straße im Jahr 2005 im Abschnitt zwischen dem Anschluss an die Bundesstraße 16 und der Nordgaustraße eine Verkehrsbelastung von minimal 23.500 Kfz/24 h und maximal 26.100 Kfz/24 h auf. Ohne den Neubau der Sallerner Regenbrücke wurde für diesen Abschnitt der Amberger Straße eine Verkehrsbelastung zwischen 26.600 Kfz/24 h und 28.100 Kfz/24 h im Jahr 2020 prognostiziert, die sich mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke auf Werte zwischen 16.200 Kfz/24 h und 20.400 Kfz/24 h reduzieren würde. Bezüglich der

sich aufgrund der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchungen ergebenden Veränderungen wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

Aussagen zur Be-/Entlastung der Amberger Straße durch den Neubau der Sallerner Regenbrücke

Wie vorstehend bereits ausgeführt wurde die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung im Februar 2012 vom Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak dahingehend überarbeitet, als die Auswirkungen der Osttangente, die in wesentlichen Abschnitten bis Ende 2012 unter Verkehr ging, berücksichtigt wurden und der Prognosezeitraum auf das Jahr 2025 erweitert wurde (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2). Nachfolgend werden die Aussagen des ergänzten Verkehrsgutachtens kurz zusammengefasst.

Im ergänzten Verkehrsgutachten vom 8. Februar 2012 wurde der Nullfall (P0) mit dem Planfall = Sallerner Regenbrücke plus Osttangente im Prognosejahr 2025 verglichen. Die sich bezüglich der im angrenzenden Straßennetz ergebenden verkehrlichen Be- und Entlastungen können der Tabelle 51 auf Seite 325 dieses Beschlusses, auf die in diesem Zusammenhang hingewiesen wird, entnommen werden.

Entsprechend der angeführten Tabelle 51 geht im Planfall mit Sallerner Regenbrücke und Osttangente die Belastung der Amberger Straße im bebauten Bereich von 23.900 Kfz/24 h im Nullfall auf 14.300 Kfz/24 h im Planfall zurück. Die Belastung der Bundesstraße 16, Gallingkofener Brücke geht von 26.000 Kfz/24 h im Nullfall auf 21.800 Kfz/24 h im Planfall zurück; die Sallerner Regenbrücke erhält eine Prognosebelastung von 24.300 Kfz/24 h (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2, Pläne P0 und P auf der Grundlage Sallerner Regenbrücke plus Osttangente).

An der höhenfreien Kreuzung der Bundesstraßen 15 und 16 am nördlichen Stadtrand ergeben sich durch die Sallerner Regenbrücke die in Abbildung 23 auf Seite 325 dieses Beschlusses dargestellten Veränderungen (die Osttangente ist sowohl im Nullfall als auch im Planfall enthalten).

Direkt südlich der Kreuzung mit der Bundesstraße 16 ist die Amberger Straße im Nullfall mit 26.300 Kfz/24 h belastet. Durch die Sallerner Regenbrücke geht die Belastung um 40 % bzw. 10.600 Kfz/24 h auf 15.700 Kfz/24 h zurück. Die Entlastung der Amberger Straße entsteht vor allem, weil der Eckverkehr zwischen Amberger Straße und Bundesstraße 16, Gallingkofener Brücke um 60 % von 11.100 auf 4.200 Kfz/24 h zurückgeht, was auf die dann viel bessere Verkehrsbeziehung über die Sallerner Regenbrücke zurückzuführen ist. Andererseits nimmt die Eckbeziehung zwischen der Bundesstraße 15 (Nord), Zeitlarn/Regenstauf und der Bundesstraße 16, Gallingkofener Brücke von 2.700 Kfz/24 h auf

4.100 Kfz/24 h zu, so dass im Geradeausverkehr der Bundesstraße 15 von und zur Amberger Straße die Belastung um 20 % von 10.600 Kfz/24 h auf 8.500 Kfz/24 h zurückgeht. Da auch zwischen der Bundesstraße 16 (Ost) und der Amberger Straße die Belastung um 35 % von 4.600 Kfz/24 h auf 3.000 Kfz/24 h abnehmen wird, ergibt sich die hohe Entlastung der Amberger Straße bei gleichzeitiger auch leichter Entlastung der Gallingskofener Brücke.

Weitergehende Verkehrsentslastungen durch bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit den plangegegenständlichen Ausbau-, Neubau- und Umbaumaßnahmen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Der über die Bundesstraße 15 aus Fahrtrichtung Norden mit Zielen im nördlichen Stadtbereich, mit den großen Einkaufszentren und dem Donauübergang Nibelungenbrücke, kommende Verkehr wird weiterhin die Amberger Straße nutzen. Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen, die zu zusätzlichen Entlastungswirkungen für die Amberger Straße führen könnten, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und liegen in der Zuständigkeit der Stadt Regensburg, da die Stadt Regensburg auch nach Abstufung der Bundesstraße 15 zur Ortsstraße, die mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verwendungszweck wirksam wird (vgl. Teil A, Abschnitt V dieses Beschlusses), Straßenbaulastträger für die Amberger Straße bleibt.

Die Forderung einen bislang nicht in die Planung mit einbezogenen neutralen Gutachter hinzuzuziehen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Herr Professor Dr.-Ing. Kurzak ist vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt. Im Übrigen hat Herr Professor Dr.-Ing. Kurzak aufgrund der in den Erörterungsterminen im Februar 2012 an seinem Gutachten erhobenen Kritik seine in der den ausgelegten Planunterlagen zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung getroffenen Aussagen ergänzt und aktualisiert. Auf die vorstehenden Ausführungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Anhänge 1 bis 3) wird verwiesen.

Eine Aufklärung des aus Sicht des VCD vorhandenen Widerspruchs zwischen dem lufthygienischen Gutachten (Band 4: Unterlage 16) und der Verwaltungsvorlage vom 6. Dezember 2006 hinsichtlich der Funktion des Regentales als Frischluftschneise ist schon allein deshalb nicht möglich, weil diese Verwaltungsvorlage nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist. Allerdings kommt das den Planfeststellungsunterlagen beigefügte meteorologische Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH zum Ergebnis, dass das untere Regental (Gesamtbereich von Gallingskofen bis zur Einmündung in die Donau) im Stadtgebiet von Re-

gensburg aus meteorologischer Sicht ein schon weitgehend anthropogen überprägter Naturraum ist. Die ursprünglich vorhandene Funktion als Frischluftschneise (Kaltluftabfluss durch das Regental bis zur Donau mit Frischluftzufuhr in die Kernstadtbereiche Regensburgs) ist durch die dichte und intensive höhenparallele Bebauung der Hanglagen (im unteren Bereich bis nahe an das Donauufer) sowie die mittlerweile entstandenen lokalen und regionalen Straßen- und Brückenbauwerke (bei deutlich angewachsenem Verkehrsaufkommen) in den letzten Jahrzehnten zunehmend verloren gegangen. Durch das außerdem im Unterlauf nur noch sehr geringe Gefälle des Regentales wird die Frischluftzufuhr Richtung Donau zusätzlich behindert. Es kann allenfalls noch ein langsames Einsickern der Kaltluft in Richtung Donau erfolgen. Außerdem reichert sich der Kaltluftstrom durchs Regental südlich von Lappersdorf und Gallingskofen mit lokal verunreinigter Luft (durch den bestehenden Verkehr auf den schon derzeit vorhandenen Straßen sowie Abluft aus Haushalten, lokalem Kleingewerbe und Kleinindustrie) an, so dass bis zur Einmündung ins Donautal der ursprüngliche Frischluftcharakter bereits weitgehend verloren gegangen ist.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass eine wesentliche Bedeutung des unteren Regentales für die Frischluftzufuhr Regensburgs schon allein aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur nicht mehr vorliegt. Insbesondere bodennah wird schon derzeit die Kaltluftströmung weitgehend abgebremst (Band 4: Unterlage 15, Kapitel 3.2).

Das lufthygienische Gutachten (Band 4: Unterlage 16) kommt zum Ergebnis, dass das geplante Vorhaben im Prognosejahr 2030 zu keinen Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe führen wird. Diese Aussage wird vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz bestätigt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Aus meteorologischer Sicht hat nach Feststellung der TÜV Süd Industrie Service GmbH die Luftzufuhr nach Regensburg in Kaltluftnächten keinen reinen Frischluftcharakter mehr und hat deshalb für die Luftqualität in Regensburg auch keine uneingeschränkt positive Wirkung. Eine durch das geplante Straßenbauvorhaben verursachte erhebliche Verschlechterung der Luftqualität in Regensburg infolge einer Unterbindung bestehender Kalt- und Frischluftströme kann deshalb ausgeschlossen werden. Mögliche lokale Auswirkungen auf die Lufthygiene durch die Bündelung des Verkehrs über die neue Regenbrücke sind entsprechend dem lufthygienischen Gutachten (Band 4: Unterlage 16.3) nicht zu erwarten. Das Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH kommt zum Ergebnis, dass mit Realisierung des geplanten Bauvorhabens im Bereich der Lap-

persdorfer Straße zwischen der Bundesautobahn A 93 und der Gotenstraße sowie im Bereich der Sportplätze unter der Sallerner Regenbrücke die Belastung durch Luftschadstoffe nur in Höhe der Vorbelastung liegt. Die Spritzschutzwände auf der Sallerner Regenbrücke bewirken eine zusätzliche Kanalisierung und Ableitung der Schadstoffe nach oben. Dies führt zu einer weiteren Absenkung der Zusatzbelastung in Bodennähe, die im vorliegenden Fall jedoch ohnehin schon unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenze liegt.

Hinsichtlich der vom VCD geforderten Aufklärung der Frage, warum trotz der Verlagerungen von Verkehrsanteilen aus der Amberger Straße auf die Sallerner Regenbrücke keine signifikante Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der bestehenden Regenbrücke im Zuge der Bundesstraße 16 auftreten soll, ist damit erklärbar, dass im Gegenzug die Verkehrsströme wegfallen, die heute vom Verteilerring an der Autobahnanschlussstelle Regensburg Nord kommen und über die Bundesstraße 16 und die Amberger Straße in den Osten und Norden Regensburgs fahren. Das gleich gilt für die Gegenrichtung. Diese Ströme können künftig über die Sallerner Brücke geführt werden.

Zum vom VCD angesprochenen möglichen Mautausweichverkehr ist folgendes festzustellen:

Nördlich der Anschlussstelle Regensburg-Nord ist die Bundesautobahn A 93 mit 64.000 Kfz/24 h belastet, davon sind nach Feststellung des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak:

45 % Durchgangsverkehr = 30.000 Kfz/24 h

und

55 % Quell-/Zielverkehr von Regensburg = 34.000 Kfz/24 h

Von der Bundesautobahn A 93 her nutzen rd. 12.000 Kfz/24 h die Sallerner Regenbrücke, davon sind dem Durchgangsverkehr bis zur Bundesautobahn A 3 4.800 Kfz/24 h (Anschlussstelle Burgweinting 1.300 Kfz/24 h, Anschlussstelle Regensburg-Ost 3.500 Kfz/24 h) zuzurechnen (vgl. Band 1: Anhang 2, Plan P, Zielverteilung A 93, Prognose Werktag 2025). Im Nullfall ohne Sallerner Regenbrücke sind es aber auch bereits 2.000 Kfz/24 h Durchgangsverkehr, der den Weg durch die Stadt sucht. Von den 2.000 Kfz/24 h gehen 100 Kfz/24 h von/zur Anschlussstelle Burgweinting, aber 1.900 Kfz/24 h von/zur Anschlussstelle Regensburg-Ost. Die Sallerner Regenbrücke führt somit zwischen der Bundesautobahn A 93 (Nord) und der Bundesautobahn A 3 (Ost) nur zu einer Mehrung dieses bereits vorhandenen Durchgangsverkehrs durch das Stadtgebiet von Regensburg, insbesondere über die Schwabelweiser Brücke. Entsprechend den Feststellungen des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak ergibt sich ge-

genüber dem Nullfall (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2, Plan Pa) durch den Neubau der Sallerner Regenbrücke im Prognosejahr 2025 an der Anschlussstelle Burgweinting - bezogen auf den Gesamtverkehr - eine Verkehrszunahme von 900 Kfz/24 h und an der Anschlussstelle Regensburg-Ost eine Zunahme von 800 Kfz/24 h. Eine deutlich spürbare Verlagerung von Durchgangsverkehr ist somit nicht feststellbar.

Dies ist auch insoweit nachvollziehbar, als der Anreiz für den Güterverkehr, der keine zusätzlichen Ziele im östlichen Stadtbereich mit seinen Industrie- und Hafenanlagen bzw. dessen Quelle nicht in diesem Bereich liegt, die Fahrstrecke durch das Stadtgebiet abzukürzen, als äußerst gering einzuschätzen ist. Die Fahrtstrecke über die Autobahnen A 93 und A 3 von der Autobahnanschlussstelle Regensburg-Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 zur Anschlussstelle Regensburg-Ost im Zuge der Bundesautobahn A 3 beträgt nach Ermittlungen des Vorhabensträgers ca. 14 km. Diese Längenangabe deckt sich nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde mit dem Ergebnis gängiger rechnergestützter Routenplaner (z.B. Google Maps Deutschland). Über die künftige Sallerner Regenbrücke, die Nordgaustraße, die Walhalla Straße, die Osttangente und die Max-Planck-Straße ergibt sich eine Wegstrecke von ca. 9 km. Diese Angaben sind nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls stimmig und nachvollziehbar. Bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit eines Lkw oder Lastzuges von 70 km/h ergibt sich über die Autobahnverbindung eine durchschnittliche Fahrzeit von ca. 12 Minuten. Über die Innerortsstraßen ergibt sich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h eine Fahrzeit von knapp 16 Minuten. Eine deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als 35 km/h erscheint aufgrund der sich durch die lichtsignalgesteuerten Kreuzungen ergebenden Wartezeiten unrealistisch, wobei die Fahrzeit selbst bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h immerhin noch über 13 Minuten betragen würde. Festzuhalten bleibt jedenfalls, dass sich für den reinen und eventuell dem Mautausweichverkehr zuzurechnenden Durchgangsverkehr trotz der geringeren Wegedistanz über das innerörtliche Wegenetz keine spürbaren Zeitvorteile ergeben. Berücksichtigt sind hierbei jedoch ungestörte Verkehrsverhältnisse auf den Bundesautobahnen und den Innerortsstraßen. Allerdings können auch nur solche Verhältnisse berücksichtigt werden, da im Bereich von Regensburg - wie die Erfahrungen zeigen - größere Verkehrsstauungen im Autobahnnetz zwangsläufig auch zu entsprechenden Verkehrsbehinderungen im innerörtlichen Straßennetz von Regensburg durch staubedingt von den Bundesautobahnen abfließenden Verkehr führen.

Sollte sich wider Erwarten tatsächlich ein entsprechender Mautausweichverkehr einstellen, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allerdings aus den vorgeannten Gründen nicht zu erwarten ist, so sind entsprechende verkehrsrechtliche und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regelnde Maßnahmen möglich um das innerörtliche Straßennetz für diesen Verkehr zu sperren.

Soweit die Notwendigkeit der plangegegenständlichen Maßnahme im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass keine spürbare Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes (hierbei insbesondere in der Amberger Straße) erreicht wird und zusätzlicher Verkehr (Stichwort: Mautausweichverkehr) angezogen wird. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, Aufbau eines Stadtbahnsystems und der Ausbau des Park+Ride-Systems sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben zugunsten des Aus- oder Neubaus von Bahnstrecken oder der Einrichtung von weiteren Busverbindungen ist nicht möglich

So mögen Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, einschließlich der Einführung eines schienengebundenen Verkehrsmittels, sinnvoll sein; zur gänzlichen Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Regensburg reichen solche Maßnahmen jedoch nicht aus, um die vorhandenen, geschweige denn die künftigen Verkehrsprobleme zu lösen. Auch mit entsprechend weitreichenden Anstrengungen zu erwartende Entlastungswirkungen durch den öffentlichen Personennahverkehr können straßenbauliche Maßnahmen wie den Ausbau der Nordgaustraße mit dem Neubau der Sallerner Brücke nicht überflüssig machen. Eine Steigerung des öffentlichen Verkehrsanteils von heute durchschnittlich 20 % auf rund 25 %, z.B. durch den Aufbau eines Stadtbahnsystems, lässt nach Ermittlungen des Vorhabensträgers eine Zunahme beim öffentlichen Personennahverkehr von rund 30.000 Personenfahrten/Tag erwarten, dies bedeutet eine Entlastung beim Kfz-Verkehr von lediglich 6-7%.

Im Hinblick auf das vom VCD angesprochene Stadtbahnsystem haben Untersuchungen der Stadt Regensburg inzwischen bestätigt, dass es – soweit in Regensburg überhaupt eine Stadtbahn eingeführt werden sollte - im Raum Lappers-

dorf nicht genügend Fahrgastpotential gibt, um eine nach Lappersdorf führende Stadtbahnlinie zu rechtfertigen.

Neben der in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen P+M-Anlage ist die Errichtung weiterer solcher Anlagen angedacht; sie sind allerdings ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es ist jedoch auch unrealistisch anzunehmen, dass hierdurch der nach Regensburg einpendelnde Verkehr spürbar reduziert werden kann. Verkehrsteilnehmer mit Fahrzielen in Regensburg, werden kaum P+M-Anlagen am Stadtrand nutzen.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen halten wir das plange-
genständliche Straßenbauvorhaben für vernünftigerweise geboten und die Plan-
rechtfertigung für gegeben.

B) Anregungen im Einzelnen

- Kreuzung Amberger Straße/Nordgaustraße

Die vom VCD vorgeschlagene Lösung für abbiegende Radfahrer von Westen nach Norden bzw. von Osten nach Norden die in der Stellungnahme beschriebene Aufstellfläche abzumarkieren erscheint aus Sicht des Vorhabensträgers möglich. Der Vorhabensträger hat daher zugesichert im Rahmen der Bauausführungsplanung die Realisierungsmöglichkeit der vorgeschlagenen Lösung zu prüfen und soweit möglich zu berücksichtigen.

- Geh- und Radweg in der Regensburger Straße

Die Breite des Geh- und Radweges beträgt durchgehend 3,50 m. Im Bereich zwischen der Bergstraße und dem Innerortskreisel in Lappersdorf ist eine getrennte Führung des Geh- (1,50 m) und Radweges (2,00 m) vorgesehen. Zur Forderung des VCD einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,50 m anzulegen ist festzustellen, dass sowohl die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radweges wie auch eines gemeinsamen Geh- und Radweges verkehrsrechtlich anzuordnen sind. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Inwieweit die jeweiligen Voraussetzungen vorliegen ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens von der zuständigen Verkehrsbehörde mit dem zuständigen Bau-
lastträger zu klären.

C) Weitere Forderungen

- Bereich Gallingskofen

Wie bereits zu A) ausgeführt sind bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen, die zu zusätzlichen Entlastungswirkungen für die Amberger Straße führen könnten, nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und liegen in der Zuständigkeit der Stadt Regensburg, da die Stadt Regensburg auch

nach Abstufung der Bundesstraße 15 zur Ortsstraße, die mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verwendungszweck wirksam wird (vgl. Teil A, Abschnitt V dieses Beschlusses), Straßenbaulastträger für die Amberger Straße bleibt.

Ebenso ist der Kreuzungsbereich der Bundesstraßen 15 und 16 nördlich von Gallingkofen sowie die bestehende Regenbrücke im Zuge der Bundesstraße 16 nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Mit den festgestellten Planunterlagen sind die damit verfolgten Planungsziele realisierbar, so dass eine Erweiterung des Umgriffs des Planfeststellungsverfahrens nicht erforderlich ist.

Aufgrund des vorstehend geschilderten Sachverhalts ist auch kein ergänzendes Verkehrsgutachten erforderlich, dass die vom VCD geforderten Änderungen berücksichtigt.

- ÖPNV

Die „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ selbst ist zwar nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, liegt der Planfeststellungsbehörde allerdings vor. Festzuhalten bleibt, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in dieser Untersuchung ausführlich mit behandelt und auch mögliche Verlagerungen auf den ÖPNV mit untersucht wurden. Ob und inwieweit die ÖV-Trasse von Lappersdorf über die Sallerner Regenbrücke nach Weichs in dieser Verkehrsuntersuchung inhaltlich ausreichend behandelt und bewertet wurde muss daher in gegenständlichen Verfahren nicht geprüft und abgewogen werden. Unabhängig von der Frage inwieweit in Regensburg überhaupt eine Stadtbahn eingeführt wird, haben die Untersuchungen zum Stadtbahnpotential in Regensburg inzwischen bestätigt, dass im Raum Lappersdorf nicht genug Fahrgastpotential vorhanden ist, um eine nach Lappersdorf führende Stadtbahn zu rechtfertigen. Darüber hinaus kommt die „Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg 2005“ zu dem Ergebnis, dass eine mögliche Regio-Stadtbahnverbindung von Lappersdorf über die Sallerner und Nibelungenbrücke in die Stadtmitte im Vergleich zur bestehenden Busverbindung etwa 2 km bzw. 55 % länger und daher aus verkehrlicher Sicht ungünstig zu beurteilen ist.

Fazit:

Die Forderungen des Verkehrsclubs Deutschland – Kreisgruppe Regensburg werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 2. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4 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.]

3.4.1 Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer

3.4.1.1 Vorbemerkungen

Die von den nachfolgenden Einwendungsführern vorgebrachten Einwendungen bezogen sich im Wesentlichen auf folgende Themenbereiche (stichpunktartig):

1. Für das Vorhaben hätte aufgrund seiner Raumbedeutsamkeit ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden müssen;
2. Das Straßenbauprojekt steht im Widerspruch zum Regionalplan und anderen Planungen;
3. Alternativplanungen wurden nicht berücksichtigt;
4. Verkehrsprognosen werden überschätzt; fehlende Entlastungswirkung bzw. Verlagerung von Verkehrsströmen; Mautausweichverkehr wird provoziert; Rad- und Fußgängerverkehr wird nicht gebührend berücksichtigt;
5. Steigerung der Lärm- und Schadstoffbelastung;
6. unzumutbare Eingriffe in das FFH-Gebiet und in Natur und Landschaft allgemein;
7. Zerstörung des Naherholungsgebiets „Regentaläue“.

Um bei den einzelnen Einwendungsführern Wiederholungen zu vermeiden, werden diese Einwendungen nachfolgend zusammengefasst und detailliert behandelt, wozu die einzelnen Punkte entsprechend durch Unterpunkte (kursiv dargestellt) - die sich aus den Einwendungsschreiben ergeben - näher ergänzt werden. Bei den jeweiligen Einzeleinwendungen wird dann lediglich auf diese Vorbemerkungen verwiesen soweit nicht ergänzende Ausführungen angezeigt sind.

zu 1.: *Für das Vorhaben hätte aufgrund seiner Raumbedeutsamkeit ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden müssen*

Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für das plangegegenständliche Vorhaben war zur Beurteilung der Frage, unter welchen Voraussetzungen für ein Vorhaben ein Raumordnungsverfahren durchzuführen war, der § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) vom 22. Dezember 2008, zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), relevant. Danach bestand die Notwendigkeit zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens zur Überprüfung der Raumverträglichkeit bei raumbedeutsamen Vorhaben und Maßnahmen im Sinne von § 1 Raumordnungsverordnung (RoV). Entsprechend § 1 Nr. 8 RoV war ein Raumordnungsverfahren nur durchzuführen, wenn der Bau einer Bundesstraße einer Entscheidung nach § 16 FStrG (d.h. einer Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) bedurfte.

Nachdem es sich bei der plangegegenständlichen Maßnahme um den Aus-/Umbau (Nordgaustraße, Lappersdorfer Kreisel) bzw. die kleinräumige Verlegung einer Bundesstraße (Verlängerung Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke) handelte und somit keiner Entscheidung nach § 16 FStrG bedurfte lagen diese Voraussetzungen nicht vor, so dass keine Notwendigkeit und – mangels Antrags des Vorhabensträgers – auch keine Möglichkeit zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens durch die Regierung der Oberpfalz – Höhere Landesplanungsbehörde bestand. Damit entfiel auch die Möglichkeit, im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens verschiedene Lösungsvarianten gegenüber zu stellen und zu bewerten. Unabhängig davon wäre es ohnehin allein dem Maßnahmenträger überlassen gewesen, mit welchem Projekt (und ggf. welchen Realisierungsvarianten) er in ein Raumordnungsverfahren gegangen wäre, so dass selbst aus dem Umstand, wenn nur eine Planungsvariante verfolgt worden wäre, aus landesplanerischer Sicht grundsätzlich auch kein Verfahrensmangel oder –defizit abgeleitet werden könnte.

Seit dem 1. Juli 2012 ist nunmehr das neue Bayerische Landesplanungsgesetz (BayLplG) in Kraft, das als Vollgesetz das Bundesraumordnungsgesetz und die Raumordnungsverordnung ersetzt. Gemäß Art. 24 BayLplG sind fortan Vorhaben von „erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit“ Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens. Unter Bezugnahme auf das BayLplG wäre daher zu prüfen, ob das plangegegenständliche Straßenbauvorhaben das Kriterium der erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit erfüllt:

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die geplante Sallerner Regenbrücke im nördlichen Stadtgebiet von Regensburg mit Anbindungen an den Lappersdorfer Kreisel westlich des Regens und an die Nordgaustraße östlich des Regens. Letztere soll im Zuge der Baumaßnahme in dem betreffenden Abschnitt zudem vierspurig ausgebaut werden.

Das Vorhaben betrifft die Gemeindegebiete von Regensburg und Lappersdorf und ist damit unzweifelhaft „überörtlich raumbedeutsam“.

Die Frage nach einer „erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit“ ist hingegen differenziert zu beantworten: Der von dem Vorhaben betroffene zentrale Belang ist der Verkehr. Großräumig betrachtet, soll die Sallerner Regenbrücke zu einer Verbesserung der Verkehrssituation im Verdichtungsraum Regensburg beitragen: Der von der Bundesautobahn A 93 aus nördlicher Richtung kommende Verkehr mit Zielen im Stadtosten von Regensburg bzw. im östlichen Landkreis soll künftig über die Sallerner Regenbrücke von der Bundesautobahn A 93 abgeleitet werden und damit zu einer Entlastung des Pfaffensteiner Tunnels und des Autobahnkreuzes Regensburg beitragen. In Bezug auf das großräumige Verkehrsnetz im Verdichtungsraum Regensburg kann dem Vorhaben damit eine „gewisse überörtliche Raumbedeutsamkeit“ zugesprochen werden.

Negative Auswirkungen treten hingegen eher lokal auf: So wird sich das Verkehrsaufkommen und damit auch die Lärm- und Immissionsbelastungen für die Anwohner insbesondere im Bereich der Nordgaustraße nach Fertigstellung der Sallerner Regenbrücke erhöhen. Weitere betroffene Belange sind die Inanspruchnahme von Freiflächen am westlichen und östlichen Regenufer sowie das sich verändernde Stadtbild in diesem Bereich.

Für die Beurteilung der erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit eines Vorhabens sind im Wege einer qualitativen Gesamtbewertung nicht nur die Auswirkungen des Vorhabens, sondern auch der Zweck des Raumordnungsverfahrens sowie sein Mehrwert (u.a. Vorklärungsfunktion, Konfliktlösungspotenzial) zu berücksichtigen: Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Bayerische Landesplanungsgesetz (BayLplG) befand sich das Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben bereits in einem weit fortgeschrittenen Stadium; so hatte die vorgeschriebene Beteiligungen der Behörden und der Öffentlichkeit bereits stattgefunden und war das Anhörungsverfahren mit Abschluss der Erörterungsverhandlungen am 9. Februar 2012 beendet. Planungsalternativen sind aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht gegeben. Vor diesem

Hintergrund brächte ein Raumordnungsverfahren weder eine Konfliktminimierung noch einen erheblichen raumordnerischen Mehrwert.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass es sich bei dem geplanten Neubau der Sallerner Regenbrücke mit Umbau des Lappersdorfer Kreisels und Ausbau der Nordgaustraße um kein Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit im Sinne des Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, so dass auch nach den neueren gesetzlichen Regelungen kein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass das Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens für die Träger der raumbedeutsamen Planung keine rechtliche Bindungswirkung hat. Die raumordnerische Beurteilung, mit der das Raumordnungsverfahren abschließt, unterscheidet sich in ihren rechtlichen Wirkungen von Zielen der Raumordnung und Landesplanung oder von einem Verwaltungsakt i. S. des § 35 VwVfG (BVerwG, Urteil vom 30. August 1995, UPR 1995, 448). Das Raumordnungsverfahren ist eine der Zulassungsentscheidung vorgelagerte verwaltungsinterne Abklärung der raumordnerischen Verträglichkeit. Die raumordnerische Beurteilung ist deshalb nach der Rechtsprechung des BVerwG eine bloße gutachterliche Äußerung, die keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen entfaltet und auch die Planfeststellungsbehörde nicht bindet (BVerwG, Urteil vom 30. August 1995, UPR 1995, 448, 449).

Aus dieser Rechtsnatur des Raumordnungsverfahrens folgt, dass selbst ein rechtswidriger Verzicht auf die Durchführung des Raumordnungsverfahrens nicht zwingend zur Rechtswidrigkeit der Planfeststellung führt. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung. Das Verfahren dient der Ermittlung der Raumverträglichkeit des planfeststellungspflichtigen Vorhabens. Das Ergebnis fließt mit einem entsprechenden Gewicht in die Abwägung ein. Kommt es durch den rechtswidrigen Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren zu entsprechenden Defiziten, können diese durch die Planfeststellungsbehörde in der Abwägungsentscheidung kompensiert werden. Ein Raumordnungsverfahren wird ausschließlich im öffentlichen Interesse durchgeführt. Die Betroffenen haben keinen Anspruch auf Durchführung eines solchen Verfahrens auf einer gesonderten Verfahrensstufe.

zu 2.: *Das Straßenbauprojekt steht im Widerspruch zum Regionalplan und anderen Planungen*

- *Der Regionalplan sieht keine neue Regenbrücke vor bzw. es stellt sich auch die Frage, wieso die Planungsvariante „Sallerner Regenbrücke“ nicht im Regionalplan berücksichtigt ist*

Die Klärung dieser Frage ist grundsätzlich nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens, da in diesem Verfahren lediglich die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Maßnahme berührten Belange festgestellt wird. Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – umfassend rechtsgestaltend zu regeln.

Es trifft zu, dass die Herstellung der Neubaustrecke der Nordgaustraße mit dem Neubau der Sallerner Brücke im Regionalplan nicht behandelt wird. Das liegt daran, dass diesem Projekt keine regionale, sondern nur auf lokale Belange bezogene Bedeutung beigemessen wird, so dass dieses Projekt folgerichtig nicht im Regionalplan erwähnt wurde. Dadurch wird aber nicht die Dringlichkeit geschmälert, die zuletzt in der „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ bestätigt wurde. Dort wird das Projekt sogar als kurzfristige Maßnahme eingestuft. Ergänzend ist anzumerken, dass die Verlängerung der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke im Beschluss des Stadtrats der Stadt Regensburg zum Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1997 als eine der wichtigsten Straßennetzergänzungen genannt wurde.

- *Wieso wird im Regionalplan keine Planungsvariante berücksichtigt, die eine Verlängerung der Osttangente zur Bundesautobahn A 93 beinhaltet?*
Wie bereits vorstehend ausgeführt ist die Klärung dieser Frage nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die Herstellung der Ostumgehung östlich der Bahnlinie nach Hof bis zur Bundesautobahn A 93 zwar im Textteil des Regionalplans erwähnt (B IX 3.3.1), in dieser Form allerdings in den entsprechenden Plandarstellungen (Karte 2, Blatt Nrn. 6 und 7) nicht enthalten ist.
- *Entsprechend dem aktuellen Regionalplan ist der Grünzug des Regens von Mariantal bis zur Mündung in die Donau von größeren Infrastrukturmaßnahmen freizuhalten und der Erholungsfaktor des Regentals zu erhal-*

ten. Die geplante 4-spurige Straße und das Brückenbauwerk widersprechen diesen Zielen

Einleitend ist festzustellen, dass der Regionale Planungsverband im Anhörungsverfahren zum plangegegenständlichen Straßenbauvorhaben Stellung genommen hat und nach den Gesichtspunkten, die der Regionalplanung zugrunde liegen, keine Bedenken gegen die vorliegende Planung erhoben wurden.

Im Regionalplan, Stand April 2003, wurde das Regental unterhalb von Marienthal zum Regionalen Grünzug erklärt. Regionale Grünzüge sollen von stärkerer Siedlungstätigkeit und von größeren Infrastruktureinrichtungen nicht unterbrochen werden. In der Begründung zum Regionalplan wird zu den Regionalen Grünzügen ausgeführt: „In den regionalen Grünzügen sollen Maßnahmen vermieden werden, welche deren Wirksamkeit beeinträchtigen. Dies wären insbesondere Siedlungsentwicklungen mit abriegelndem Charakter oder als Ansatzpunkte für Fehlentwicklungen im Außenbereich, sowie trennend wirkende Verkehrsbauten u.ä.“

Eine Trennwirkung tritt nicht auf, da die Sallerner Brücke möglichst transparent geplant wurde, um eben eine solche Trennwirkung zu vermeiden. Auf Dämme in den Rampen wurde bis auf die Randbereiche verzichtet, so dass die Vorlandbrücken das Tal fast auf ganzer Breite überspannen.

Die ausgewählte Variante mit ihrer ruhigen und niedrigen Überbaukonstruktion fügt sich bestens in das durch einen flachen Talraum geprägte Landschaftsbild ein und steht auch nicht in Konkurrenz mit der Stadtsilhouette in der Nah- und Fernwirkung.

Die Auswirkungen der Brückenpfeiler wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan (Band 3: Unterlage 12), der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3), der saP (Unterlage 12, Anhang 7.4) und im Zuge der Erhebung der Mollusken- und Fischfauna (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.5) berücksichtigt. Es kommt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen relevanter Tier- und Pflanzenarten.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass das Regental durch die große Spannweite der geplanten Brücke seine Funktionen als Frischluftschneise, als Sauerstofflieferant und für den Temperatenausgleich behält sowie die Grünverbindung für Radfahrer und Fußgänger in die freie Landschaft erhalten bleibt. Das Regental erfüllt damit weiterhin die ihm im Rahmen der Regionalplanung zugeordneten Funktionen.

Die unvermeidlichen Eingriffe in Auenlebensräume belaufen sich auf ca. 6.300 m² (Nass- und Feuchtwiesen, gewässerbegleitende Gehölze; vgl. Band 3: Unterlage 12 Kapitel 4.4, Tabelle 4). Diesen stehen funktionale Ausgleichsmaßnahmen auf einer Fläche von ca. 13.700 m² gegenüber (Röhricht, Feuchtwiesen, feuchte Hochstaudenfluren und Gehölze feuchter Standorte; vgl. Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.4, Tabelle 4). Die Eingriffe können somit funktional ausgeglichen werden.

Mit den vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen (vgl. Band 3: Unterlage 12, Kapitel 4.3.3 und 4.3.4; Anlage Nr. 12.2 A-1 und 12.2 A-1.1 sowie Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses) können das Orts- und Landschaftsbild bezogen auf die unvermeidbaren Eingriffe wieder hergestellt werden. Die kleinklimatischen Funktionen werden aufgrund der großen Spannweite der Brücke nicht wesentlich beeinträchtigt und die Erholungseignung der Landschaft bleibt aufrecht erhalten. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden in der landschaftspflegerischen Begleitplanung in ausreichendem Umfang berücksichtigt, so dass auch damit den regionalplanerischen Vorgaben in ausreichendem Umfang Rechnung getragen wird. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde aus naturschutzfachlicher Sicht mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan Einverständnis besteht.

Die Beeinträchtigungen des Naherholungsgebietes werden durch verschiedene Maßnahmen (Rückbau des Pendlerparkplatzes, Abriss der Stützmauer, Neuanlage auenbezogener Lebensräume, verschiedene andere Gestaltungsmaßnahmen) minimiert. Es werden auch die betroffenen Sportanlagen verlegt. Ebenso bleiben die Radwegeverbindungen erhalten und werden aufgrund der zusätzlichen Flussüberquerungsmöglichkeit aufgewertet.

- *Das Vorhaben steht nicht nur zum Regionalplan, sondern auch zu anderen Bau- und Planungsmaßnahmen im Widerspruch. So wurde zum einen aufgrund der Lärmbelastung im Bereich der A93 zwischen den Anschlussstellen Regensburg West und Regensburg Prüfening für viel Geld eine Einhausung gebaut, nur um kurz nach deren Fertigstellung einen Teil des überregionalen Verkehrs von der Autobahn auf die nun geplante Strecke durch Wohngebiete der Stadt zu lenken. Zum anderen war selbst noch vor wenigen Jahren ein so weitgehender Ausbau der B15 im Bereich der Nordgaustraße nicht geplant, was zu der Baugenehmigung für die Avia*

Tankstelle in der Nordgaustraße führte. Dies führt für den gesamten Bereich nördlich der Nordgaustraße und westlich der geplanten Einhausung dazu, dass wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind. Das Hin- und Her der Stadt Regensburg führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Lärmbelastung für alle Anwohner.

Bei den verlagerten Verkehrsmengen handelt es sich überwiegend um Ziel- und Quellverkehr aus Richtung Norden in den Stadtosten. Deshalb entsteht in erster Linie eine Entlastung der Route Pfaffensteiner Tunnel – Frankenstraße und nicht der Bundesautobahn A 93 als Westumgehung in ganzer Länge. Die Frankenstraße wird teilweise um über 10.000 Kfz/24 h entlastet. In der Weiterführung nach Süden sinkt die Verkehrsbelastung auf der Westumgehung dagegen zwischen den Anschlussstellen Regensburg-West und Regensburg-Prüfening laut „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ nur noch geringfügig. Im Prognosejahr 2030 weist die Bundesautobahn A 93 hier immer noch eine Verkehrsbelastung von mindestens 85.000 Kfz/24 h auf. Auf die Ausführungen zu Ziffer 3 (Mautausweichverkehr) der Vorbemerkungen wird hingewiesen.

Im Rahmen des geplanten Straßenbauvorhabens sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Einhausungsbauwerk) vorgesehen, wobei die ursprünglich vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens erweitert wurden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses). Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.1; Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 5; Band 3: Unterlage 11.1, Kapitel 5.1) sowie die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.1 und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die im Auftrag des Vorhabensträgers durchgeführten Lärmberechnungen haben ergeben, dass sich trotz der umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen - bedingt durch die vorhandenen Geländeverhältnisse und der zum Teil sehr hohen Bebauung - Überschreitungen der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte ergeben. Die Eigentümer der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 näher bezeichneten Anwesen haben daher dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der erbrachten Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen („passiver Lärmschutz“). Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Mit der beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen kommt der Vorhabens-

träger seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche nach.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich dem aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 stehen die Kosten für die über die in den festgestellten Planunterlagen und durch Auflagen in diesem Beschluss festgelegten aktiven Lärmschutz hinausgehenden Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Bei der Genehmigung der Tankstelle östlich der Amberger Straße hat die Stadt Regensburg den Ausbau der Nordgaustraße bereits berücksichtigt, wie von der Stadt Regensburg anhand der vorgelegten Baugenehmigung nachgewiesen wurde.

- *Der Flächennutzungsplan kann diesbezüglich nicht aus dem Regionalplan entwickelt sein, da hier wie schon ausgeführt gewisse Abweichungen bestehen*

Wie vorstehend bereits erwähnt wird im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren Verfahren die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Maßnahme berührten Belange festgestellt. Die Frage inwieweit der – nur für die Verwaltungen verbindliche – Flächennutzungs-

plan aus dem Regionalplan entwickelt wurde ist daher nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens.

Anzumerken ist, dass der Flächennutzungsplan als vorbereitender kommunaler Bauleitplan die Entwicklungsziele der Stadt Regensburg darstellt. Er enthält auch die regional bedeutsamen Entwicklungsziele (die im Regionalplan enthalten sind), soweit sie das Stadtgebiet betreffen. Insofern ist der Flächennutzungsplan vorrangig ein „Kommunaler Plan“, der Ziele und Planungen von lokaler Bedeutung enthält, damit auch wesentlich kleinteiliger und schärfer als der Regionalplan „formuliert“ ist. Da es sich bei der Sallerner Brücke nur um ein Verkehrskonzept von lokaler Bedeutung handelt, ist dieses Projekt – wie vorstehend bereits festgestellt - im Regionalplan nicht enthalten.

Der Flächennutzungsplan wird geändert bzw. fortgeschrieben, sobald und soweit es erforderlich ist. Die Sallerner Regenbrücke ist seit 1983 im Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg enthalten. Die Notwendigkeit der Sallerner Regenbrücke ist im Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1997 sowie zuletzt in der „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ bestätigt worden. Nach Feststellung der Stadt Regensburg besteht daher keine Veranlassung, den Flächennutzungsplan in diesem Punkt zu ändern bzw. fortzuschreiben.

zu 3: *Alternativplanungen wurden nicht berücksichtigt*

Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung hat die Planfeststellungsbehörde bezüglich zu berücksichtigender Planungsalternativen nur sich aufdrängende oder naheliegende alternative Streckenführungen in die Abwägung einzustellen. Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden, wenn sie sich ebenfalls als naheliegend darstellen. Die Behörde ist jedoch nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von Dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Sie braucht den Sachverhalt nur soweit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Anforderungen an den Umfang der Sachverhaltsermittlung und –bewertung stehen in Relation zur jeweiligen Problemstellung und der erreichten Planungsphase; sie richten sich jeweils nach dem erreichten Planungsstand und den bereits im Laufe des Verfahrens gewonnenen Erkennt-

nissen (vgl. BVerwG vom 24. April 2009 NuR 2009, 480; BayVGH vom 24. Januar 2011 <juris>). Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, eine Alternative, die ihr auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, schon in einem frühen Verfahrensstadium aus der weiteren Prüfung auszuschneiden. Hierzu ist sie umso eher berechtigt, als sich die Geeignetheit oder Ungeeignetheit einer Tasse gegenüber den alternativen Lösungen deutlich herausstellt.

Bevor im Weiteren näher auf die von verschiedenen Einwendungsführern im Anhörungsverfahren eingebrachten Alternativen eingegangen wird, erscheint es zweckmäßig kurz auf die verkehrliche Gesamtsituation im Raum Regensburg einzugehen. So hat sich in den letzten Jahrzehnten in diesem Raum eine starke Strukturentwicklung vollzogen, die noch nicht abgeschlossen ist. Die Belastungen des Hauptstraßennetzes im Raum Regensburg nehmen überdurchschnittlich zu. Ursächlich sind nicht nur zunehmende überregionale sondern auch regionale Verkehrsströme, resultierend aus städtebau- und gewerblichen Entwicklungen der Stadt Regensburg und der umliegenden Gemeinden. In der Folge führen in diesem hochbelasteten Straßennetz insbesondere Störungen bzw. Unfallereignisse auf den Autobahnen zum zeitweisen Zusammenbruch des Verkehrs im gesamten Straßennetz. Angesichts der absehbaren weiteren Verkehrsentwicklungen sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr und infolge der bereits jetzt regelmäßig auftretenden Überlastungen wurde eine Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg in Auftrag gegeben (vgl. auch Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2 dieses Beschlusses). Auftraggeber für die Verkehrsuntersuchung waren

- die Stadt Regensburg,
- der Landkreis Regensburg,
- die bayerische Straßenbauverwaltung für die von ihr verwalteten Bundes- und Staatsstraßen
- das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie und
- der Regensburger Verkehrsverbund.

Ziel der Untersuchung war es, geeignete Maßnahmen aufzuzeigen die die vorstehend genannten Überlastungen des Hauptstraßennetzes beseitigen. Die Zusammensetzung der Auftraggeber zeigt, dass hierbei nicht nur Lösungsansätze im Individualverkehr sondern auch im öffentlichen Verkehr (Schiene, Bus) Gegenstand dieser Verkehrsuntersuchung waren.

Die näheren Einzelheiten zu den untersuchten kurz-, mittel- bis längerfristigen

- großräumigen Lösungsansätzen (West- und Ostumfahrungen zur Entlastung der Bundesautobahn A 93);
- Maßnahmen im Stadtgebiet von Regensburg (z.B. Neubau der Sallerner Regenbrücke, Ostumgehung Regensburg bis zur Bundesstraße 16, Verlängerung der Osttangente bis zur Bundesstraße 15 südlich und nördlich von Zeitlarn usw.);
- Maßnahmen im südlichen Landkreis Regensburg (z.B. Neubau Kreisstraße R 30 – zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung noch Staatsstraße 2329);
- Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrsnetzes im nordöstlichen Landkreis Regensburg (vierstreifiger Ausbau der Bundesstraßen 20 und 85);
- Maßnahmen im Autobahnnetz (Zuflussregelungen, 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt AK Regensburg – AS Rosenhof, Parallelbrücken im Bereich Pfaffensteiner Brücke usw.);
- Maßnahmen im öffentlichen Verkehr (Verlegung und Neubau von Bahnhalt punkten, Ausbau Park + Ride- und Bike + Ride-Angebot, Regio-Stadtbahn, etc.)

können dem Endbericht der „Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg 2005“, veröffentlicht unter der in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 2 dieses Beschlusses genannten Internetadresse, entnommen werden.

Als eine der Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen kann, wird im Endbericht der Bau der Sallerner Regenbrücke genannt. Durch den Bau der Sallerner Regenbrücke kann eine wichtige Alternativroute für den aus Norden von Regensburg kommenden Verkehr mit Ziel in den östlichen Stadtgebieten geschaffen werden. Das Vorhaben trägt zur Entlastung der Anschlussstelle Regensburg-Nord der Bundesautobahn A 93 (Fahrtrichtung Holledau) vom derzeit extrem hohen Rampenzufluss insbesondere zur morgendlichen Hauptverkehrszeit bei. Die hohen Rampenzuflüsse verursachen zeitweise instabile Verkehrszustände vor dem Pfaffensteiner Tunnel. Die Maßnahme Sallerner Regenbrücke kann maßgeblich zur Verbesserung der Situation auf der Bundesautobahn A 93 im Bereich nördlich Pfaffenstein beitragen.

Des Weiteren wird durch diese Maßnahme der Verkehr auf der Nordgaustraße gebündelt, und somit das städtische Straßennetz - insbesondere die Amberger Straße - teilweise deutlich entlastet. Für den nordwestlichen Landkreis

Regensburg verbessert sich die Anbindung an die Stadt Regensburg, insbesondere hinsichtlich des Verkehrs, der von den Kreisstraßen R 15 und R 18 kommend in den Stadtkern gelangen will.

Durch die Sallerner Regenbrücke werden entsprechend den Ausführungen im Endbericht

- die Amberger Straße um 7.500 Kfz/24 h bzw. rd. 30 %
- der Pfaffensteiner Tunnel um 10.800 Kfz/24 h bzw. 13 %
- die Pfaffensteiner Donaubrücke um 4.200 Kfz/24 h bzw. 4 % und
- die Frankenstraße um 7.000 – 11.000 Kfz/24 h

entlastet.

Die mit 25.000 Kfz/24 h belastete Sallerner Regenbrücke trifft auf die um rd. 30 % entlastete Amberger Straße. Deshalb nimmt die Belastung der Nordgaustraße im Abschnitt bis zur Kreuzung mit der Isarstraße „nur“ um rd. 12.000 Kfz/24 h von 22.000 – 24.000 Kfz/24 h auf 34.000 – 37.000 Kfz/24 h zu. Südlich der Isarstraße nimmt die Zusatzbelastung deutlich ab und die Gesamtbelastung der Hauptkreuzung Nordgaustraße / Nibelungenbrücke / Frankenstraße / Walhalla Allee ändert sich kaum (Zunahme +4 %, der starken Entlastung der Frankenstraße stehen die geringen Zusatzbelastungen der Nordgaustraße, der Walhalla Allee und der Nibelungenbrücke gegenüber). Die Zusatzbelastung der Nibelungenbrücke beträgt 1.700 Kfz/24 h (+ 4 % auf 48.000 Kfz/24 h) und der Donaubrücke der Osttangente 1.600 Kfz/24 h (+ 3 % auf 50.000 Kfz/24 h). Die im Endbericht genannten Verkehrszahlen werden durch die, den festgestellten Planunterlagen beigefügten, Verkehrsuntersuchungen (Band 1: Unterlage 1, Anhänge 1 bis 3) im Wesentlichen bestätigt.

Zu den von den Einwendungsführern angeführten Planungsalternativen ist folgendes festzustellen:

- *Es wurden nur innerstädtische Alternativen untersucht. Es fehlt der Ansatz, dass die Ostumgehung direkt an die Bundesautobahn A 93 angebunden und somit eine Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 93 und A 3 geschaffen wird*

Wie vorstehend ausgeführt wurden im Vorfeld der Planungen für das plangegenständliche Bauvorhaben auch großräumige Planungsalternativen untersucht. U.a. wurde auch eine Verlängerung der Osttangente von der Bundesstraße 16 zur Bundesstraße 15 sowohl südlich wie auch nördlich

von Zeitlarn (mit Anschluss an die Bundesautobahn A 93) untersucht. Die „Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg 2005“ kommt hinsichtlich der Auswirkungen dieser Maßnahmen zu folgendem Ergebnis:

a) Verlängerung der Osttangente von der Bundesstraße 16 zur Bundesstraße 15 südlich von Zeitlarn

Für den Neubauabschnitt zwischen der Bundesstraße 16 und der Bundesstraße 15 ergibt sich nur eine Prognosebelastung von knapp 6.000 Kfz/24 h. Die Belastung der Osttangente in Höhe Konradsiedlung steigt nur von 16.000 auf 17.000 Kfz/24 h. Andererseits wird die Bundesstraße 15 in der Ortsdurchfahrt Zeitlarn um 2.000 – 3.000 Kfz/24 h stärker belastet.

Die Verlängerung der Osttangente bis zur Bundesstraße 15 südlich Zeitlarn bewirkt, dass die Bundesstraße 15 südlich von Zeitlarn um 3.000 Kfz/24 h von 15.000 Kfz/24 h auf 12.000 Kfz/24 h entlastet wird; in diesem Abschnitt ist jedoch keine Bebauung vorhanden. Die bebaute Amberger Straße wird gegenüber dem untersuchten Planfall „Osttangente bis zur Bundesstraße 16 am Gewerbegebiet Haslbach (Osttangente Konradsiedlung) nur um zusätzlich 1.000 Kfz/24 h auf 22.000 Kfz/24 h entlastet.

Aus verkehrlicher Sicht bringt eine Verlängerung der Osttangente bis zur Bundesstraße 15 südlich Zeitlarn wenig Nutzen.

b) Verlängerung der Osttangente von der Bundesstraße 16 zur Bundesstraße 15 nördlich von Zeitlarn (Anschluss an Bundesautobahn A 93 südlich von Regenstauf)

Die nördlich von Zeitlarn geführte Querverbindung von der Bundesstraße 16 zur Bundesstraße 15 hat eine deutlich höhere verkehrliche Effektivität. Die Querverbindung würde eine Prognosebelastung von rd. 9.000 Kfz/24 h erhalten und damit die Bundesstraße 15, Ortsdurchfahrt Zeitlarn um rd. 3.000 Kfz/24 h auf 12.000 Kfz/24 h entlasten.

Im Bereich des notwendigen Versatzes in Höhe des Gewerbegebietes Haslbach wäre die Bundesstraße 16 mit rd. 23.000 Kfz/24 h stark ausgelastet. Bei leistungsfähiger Ausbildung der beiden höhenfreien Anbindungen ist auch bei dieser hohen Belastung ein ausreichender Verkehrsablauf in den Hauptverkehrszeiten möglich.

Die Belastung der Osttangente bleibt auch bei diesem Planfall mit gut 17.000 Kfz/24 h in einem Bereich, der mit einer 2-spurigen anbaufreien Straße gut abwickelbar ist.

Im Bereich der Konradsiedlung wird in etwa dieselbe Entlastungswirkung erzielt wie ohne eine Verlängerung der Osttangente bis zur Bundesstraße 15. Durch die Verlängerung bis zur Bundesstraße 15 und die Verbindung bis zur A 93 werden zusätzlich rd. 1.000 Kfz/24 h vom Pfaffensteiner Tunnel und zusätzlich rd. 1.000 Kfz/24 h von der dicht angebauten Amberger Straße in Regensburg abgezogen. Mit rund 22.000 Kfz/24 h bringt eine Verlängerung der Osttangente bis zur Bundesstraße 15 nordöstlich von Zeitlarn nicht die erhoffte Entlastung für die Amberger Straße. Die Verkehrsbelastung wird auf dem heutigen Niveau stagnieren.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen mag eine Verlängerung der städtischen Osttangente eine sinnvolle und notwendige Netzergänzung darstellen, die mit der plangegegenständlichen Maßnahme verfolgten und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 näher beschriebenen Planungsziele lassen sich mit einer Verlängerung der Osttangente bis zur Bundesstraße 15 nördlich von Zeitlarn auf jeden Fall nicht realisieren. Nicht unberücksichtigt sollte dabei bleiben, dass für diese Fortführung der städtischen Osttangente in den Bereich des Landkreises Regensburg derzeit weder ein Straßenbaulastträger genannt werden kann noch konkrete planerische oder zeitliche Vorstellungen bestehen.

Die Ostumgehung soll künftig vorrangig von Verkehrsteilnehmern genutzt werden, die Arbeitsplätze und Gewerbestandorte im Stadtosten zum Ziel haben. Sie kommen von der Bundesstraße 16 und fahren heute zum großen Teil durch die Konradsiedlung. Die Neubaustrecke der Nordgaustraße mit der Sallerner Brücke hingegen dient in erster Linie dazu, den Verkehr aus dem nordwestlichen Landkreis, beispielsweise aus Lappersdorf, Hainsacker oder Regendorf in den Stadtosten bzw. in die Innenstadt zu leiten. Genauso wird sie aber auch die Erreichbarkeit des überörtlichen Straßennetzes aus dem Norden der Stadt verbessern und damit die Amberger Straße entlasten, durch die heute auch viele fahren, die aus dem Norden oder Osten kommend die Bundesstraße 16 oder die Bundesautobahn A 93 erreichen wollen. Damit dienen beide Maßnahmen unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen, die Ostumgehung kann also die plangegegenständliche Maßnahme nicht ersetzen.

Nicht unerwähnt sollte allerdings bleiben, dass im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg 2005“ auch ein Planfall „Sallerner Regenbrücke und Osttangente Konradsiedlung“ (Anschluss an Bundesstraße 16 beim Gewerbegebiet Haslbach) näher untersucht wurde. Die Untersuchung der beiden Einzelmaßnahmen hat bereits erkennen lassen, dass sich die Wirkungsbereiche dieser beiden Maßnahmen kaum überschneiden. Nur die Amberger Straße wird durch beide Maßnahmen wesentlich stärker entlastet: Rückgang der Verkehrsbelastung um gut 50 % auf rd. 13.000 Kfz/24 h.

Durch die Entlastung der Amberger Straße ist auch die Zusatzbelastung der Nordgaustraße infolge der Sallerner Regenbrücke etwas geringer. Statt einer Zusatzbelastung um 12.000 Kfz/24 h im Fall ohne Osttangente sind es bei der Kombination von Sallerner Regenbrücke und Osttangente nur noch plus 9.000 Kfz/24 h im nördlichen Abschnitt der Nordgaustraße (von Amberger Straße bis Sonnenstraße) von heute 23.000 auf dann 32.000 Kfz/24 h.

Wesentliche Teile der Osttangente sind Ende 2012 unter Verkehr gegangen. Ergänzende Verkehrsuntersuchungen durch den Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak (vgl. Band 1: Unterlage 1, Anhang 3) haben die in der „Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg 2005“ genannten Verkehrszahlen im Wesentlichen bestätigt.

- *Es werden Alternativplanungen bzw. Ansätze vermisst*
- *den Lkw-Verkehr (z.B. zum BMW-Werk) auf die Schiene zu verlagern,*
 - *in die Planung eine attraktive ÖPNV-Planung mit P+R-Anlagen am Stadtrand mit einzubeziehen,*
 - *sternförmige ÖPNV-Verbindungen bezogen auf die Stadt Regensburg mit Ringverbindungen innerhalb des Sterns in die Planungsüberlegungen mit einzubeziehen,*
 - *attraktive Taktverbindungen, sei es aus der Sicht der Berufspendler, Schüler oder dem Freizeitverkehr zu realisieren,*
 - *eine Modal-Split-Planung. d.h. berücksichtigen von Park&Ride-Anlagen an ÖPNV Strecken (siehe Modell Karlsruhe) oder*
 - *eine Stadtbahntrasse westlich des Regens ins Stadtzentrum bei den Planungsüberlegungen zu berücksichtigen*

Soweit die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass zusätzlicher

Verkehr angezogen wird. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sowie die Einrichtung von geeigneten Park & Ride-Anlagen (vgl. vorstehende Auflistung), sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass in die „Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg 2005“ auch das Projekt „Regensburg-4-Stern“ berücksichtigt wurde. In Absprache mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wurde der angeführten Verkehrsuntersuchung für den Prognose-Bezugsfall folgendes Angebot im Schienenverkehr zugrunde gelegt:

	Haupt-	Nebenverkehrszeit
- Neumarkt – Regensburg	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt
- Straubing – Regensburg	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt
- Neustadt a.d.D.- Regensburg	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt
- Neufahrn – Regensburg	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt
- Schwandorf – Regensburg	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt

Im Übrigen wurden mit den Pendlerdaten, die auch für die Raumabgrenzung im in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan Verwendung fanden, in der „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ die Verlagerungspotentiale auf den ÖPNV ermittelt. Die für die Planungsfälle zugrunde gelegten Maßnahmen beim ÖPNV - einschließlich Einführung eines schienengebundenen Verkehrsmittels – sind sinnvoll, zur gänzlichen Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Regensburg allerdings wenig ausreichend. Was die aus dem öffentlichen Personennahverkehr zu erwartenden Entlastungswirkungen anbelangt, können auch weitreichende Anstrengungen einzelne straßenbauliche Maßnahmen nicht überflüssig machen.

Die „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005“ kam zu dem Ergebnis, dass bei optimalem Ausbau des ÖPNV etwa 30.000 Personenfahrten/Tag vom Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert werden

können. Dies bedeutet für den ÖPNV einen Zuwachs von ca. 20 % im Plannullfall auf ca. 25 %. Hinsichtlich des Individualverkehrs bewirken diese 30.000 Personenfahrten wiederum lediglich eine Reduzierung von etwa 6 bis 7 % des motorisierten Quell-/Ziel- und Binnenverkehrs, der im Straßennetz Regensburgs abgewickelt wird.

Unabhängig von der Frage inwieweit in Regensburg überhaupt eine Stadtbahn eingeführt wird, haben die Untersuchungen zum Stadtbahnpotential in Regensburg inzwischen bestätigt, dass im Raum Lappersdorf nicht genug Fahrgastpotential vorhanden ist, um eine nach Lappersdorf führende Stadtbahn zu rechtfertigen. Darüber hinaus kommt die „Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg 2005“ zu dem Ergebnis, dass eine mögliche Regio-Stadtbahnverbindung von Lappersdorf über die Sallerner Regenbrücke und die Nibelungenbrücke in die Stadtmitte im Vergleich zur bestehenden Busverbindung etwa 2 km bzw. 55 % länger und daher aus verkehrlicher Sicht ungünstig zu beurteilen ist.

- zu 4. *Verkehrsprognosen werden überschätzt, fehlende Entlastungswirkung bzw. Verlagerung von Verkehrsströmen, Mautausweichverkehr wird provoziert, Rad- und Fußgängerverkehr wird nicht gebührend berücksichtigt.*

➤ *Beispiele für falsche Einschätzungen:*

Beispiel 1: Lappersdorfer Straße

Zählung 1994 19.000 Kfz/24 h

Prognose 2010 Null-Variante 24.000 Kfz/24 h

Prognose 2010 mit Brücke und Osttangente 10.000 Kfz/24 h

Zählung 2004 13.000 Kfz/24 h

Prognose 2020 Null-Variante 15.000 Kfz/24 h

Prognose 2020 mit Brücke und Osttangente 13.000 Kfz/24 h

Beispiel 2: Amberger Straße

Zählung 1994 25.000 Kfz/24 h

Prognose 2010 Null-Variante 32.000 Kfz/24 h

Prognose 2010 mit Brücke und Osttangente 19.000 Kfz/24 h

<u>Zählung 2004</u>	24.000 Kfz/24 h
Prognose 2020 Null-Variante	25.000 Kfz/24 h
Prognose 2020 mit Brücke und Osttangente	14.000 Kfz/24 h

Unabhängig von der Tatsache, dass die angeführten Zählungen der Planfeststellungsbehörde nicht vorliegen, sind die Zählergebnisse aus früheren Jahren für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren nicht von Bedeutung, da die vorliegende Planung auf der Basis aktueller Verkehrszählungen und darauf aufbauender - von einem anerkannten Verkehrsgutachter erstellter - Verkehrsprognosen erstellt wurde.

Es mag zutreffen, dass die Verkehrsbelastung in der Lappersdorfer Straße seit 1994 zurückgegangen ist und in der Amberger Straße stagniert. Mit 11.300 Kfz/24 h in der Lappersdorfer Straße bzw. 14.300 Kfz/24 h in der Amberger Straße (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2, Plan P) handelt es sich aber weiterhin um sehr hoch belastete Straßenabschnitte mit entsprechenden nachteiligen Auswirkungen sowohl auf den Verkehrsfluss wie auch für die Anlieger. Fest steht auch, dass ohne den Bau der verlängerten Nordgaustraße mit der Sallerner Regenbrücke die Verkehrsbelastung dieser Straßen auf 12.500 Kfz/24 h (Lappersdorfer Straße) bzw. 23.900 Kfz/24 h (Amberger Straße) zunehmen wird (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2).

- *Durch den Bau des Lappersdorfer Kreisels und der Sallerner Regenbrücke werden gezielt 25.000 Kfz/24 h durch besiedeltes Stadtgebiet geführt und zur Entlastung des Pfaffensteiner Tunnels und der Pfaffensteiner Brücke Durchgangsverkehr von der A 93 abgeleitet.*

Wie kann heutzutage eine Planung darauf ausgelegt sein zusätzlichen LKW- oder auch PKW-Verkehr auf innerstädtische Verbindungsstraßen zu lenken, die zum Teil durch dicht bebaute Wohnviertel und eine Naherholungszone führen.

Für die Sallerner Brücke wird im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung von rd. 25.000 Kfz/24 h prognostiziert (wobei diese Verkehrsbelastung nach Aussage des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak auch für das Prognosejahr 2030 gilt; vgl. Band: Unterlage 1, Anhang 3). Hierbei handelt es sich jedoch nicht um einen neu auf das Stadtgebiet zukommenden Verkehr. So ist darin ein aus der Amberger Straße herausverlagerter Verkehrsanteil enthalten, der dazu führt, dass sich im Prognosejahr 2025 (= 2030 vgl. vorstehende Ausführungen) in der Nordgaustraße östlich der

Kreuzung mit der Amberger Straße gegenüber dem Ist-Zustand lediglich eine Mehrbelastung von rd. 8.000 Kfz/24 h ergibt.

Aber auch dieser Verkehrsstrom ist für das Stadtgebiet nicht neu. Die Erhöhung resultiert weit überwiegend aus einer direkteren Verkehrsführung von Fahrzeugen zwischen der Bundesautobahn A 93 und dem Stadtgebiet. So erfährt z.B. die Frankenstraße eine Entlastung von Fahrzeugen, die heute noch die Übereckbeziehung über die Anschlussstelle Regensburg-Pfaffenstein von und zur Nibelungenbrücke nutzen. Insgesamt gesehen wird somit mit der plangegenständlichen Maßnahme kein „neuer“ Verkehr erzeugt, sondern bisher bereits vorhandener – jedoch über andere Straßen abgewickelter – Verkehr verlagert. Bezüglich der sich dadurch für die angrenzende Wohnbebauung und das Naherholungsgebiet ergebenden Folgen wird auf die nachfolgenden Ausführungen in den Ziffern 5 bis 7 verwiesen.

- *Hinter dem geplanten Ausbau der Nordgaustraße und der Sallerner Regenbrücke verbirgt sich eine weitere Stadtautobahn. Die entstehende Verbindung über die Regentalbrücke durch die Stadt stellt eindeutig eine attraktive Abkürzung (ohne Steigung!) zwischen der A93 im Norden und der A3 im Osten dar. Dies ist einerseits ja beabsichtigt für den LKW-Werksverkehr zu den Gewerbebetrieben im Stadtosten und in Neutraubling darüber hinaus ist es aber auch für andere LKWs, besonders für sogenannte Mautflüchtlinge, eine willkommene Abkürzung (um ca. 7,5 km), zumal durch die Navigationsgeräte nicht einmal mehr Ortskenntnis erforderlich ist. Dadurch werden die Umweltbelastungen beträchtlich zunehmen und zu einer dauerhaften Belastung des bereits hochbelasteten Stadtnordens führen.*

Entsprechend der Verkehrsprognose ist für das Jahr 2025 (= 2030 vgl. vorstehende Ausführungen) im Ausbauabschnitt der Nordgaustraße zwischen der Kreuzung mit der Isarstraße/Brennesstraße und der Amberger Straße mit einer Verkehrsbelastung von rd. 32.100 Kfz/24 h und im weiterführenden Ausbauabschnitt mit Neubau der Sallerner Regenbrücke mit einer Verkehrsbelastung von rd. 24.300 Kfz/24 h, zu rechnen (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2).

Der Schwerverkehrsanteil (SV) ohne städtische Busse beträgt ca. 6,0 %. Dies bedeutet einen Anteil von bis zu rd. 1.900 dem Schwerverkehr zuzuordnenden Fahrzeugen/24 h im geplanten Ausbauabschnitt von der Isar-

straße/Brennesstraße bis zur Amberger Straße und rd. 1.500 Fahrzeugen des Schwerverkehrs/24 h für den anschließenden Ausbauabschnitt.

Zur Erreichung einer einheitlichen Streckencharakteristik, insbesondere aber aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung, ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Wahl eines Ausbauquerschnitts RQ 20 nach den Richtlinien zur Anlage von Straßen Teil: Querschnitte (RAS-Q 96, Ausgabe 1996) mit Berücksichtigung der Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93, Ausgabe 1993) und der Richtlinien für die Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln (RAB-Tunnel) in den beiden Streckenbereichen wirtschaftlich und zulässig.

Der sich hierdurch ergebende 2-bahnige Straßenquerschnitt erfüllt zwar die Bedingungen des § 1 Abs. 3 Satz 2 FStrG. Dies führt allerdings nicht dazu, dass die bisher als Bundesstraße gewidmete Nordgaustraße bzw. die künftige Verlängerung mit Neubau der Sallerner Regenbrücke zur Bundesautobahn umgewidmet werden müsste, da der Ausbauzustand für die Einstufung unerheblich ist. Entsprechend § 1 Abs. 3 Satz 1 FStrG sind Bundesautobahnen Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrten mit gesonderten Anschlussstellen ausgestattet sind. Die ist vorliegend jedoch gerade nicht der Fall.

Nördlich der Anschlussstelle Regensburg-Nord ist die Bundesautobahn A 93 mit 64.000 Kfz/24 h belastet, davon sind nach Feststellung des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak:

45 % Durchgangsverkehr = 30.000 Kfz/24 h

und

55 % Quell-/Zielverkehr von Regensburg = 34.000 Kfz/24 h

Von der Bundesautobahn A 93 her nutzen rd. 12.000 Kfz/24 h die Sallerner Regenbrücke, davon sind dem Durchgangsverkehr bis zur Bundesautobahn A 3 4.800 Kfz/24 h (Anschlussstelle Burgweinting 1.300 Kfz/24 h, Anschlussstelle Regensburg-Ost 3.500 Kfz/24 h (vgl. Band 1: Anhang 2, Plan P, Zielverteilung A 93, Prognose Werktag 2025) zuzurechnen. Im Nullfall ohne Sallerner Regenbrücke sind es aber auch bereits 2.000 Kfz/24 h Durchgangsverkehr, der den Weg durch die Stadt sucht. Von den 2.000 Kfz/24 h gehen 100 Kfz/24 h von/zur Anschlussstelle Burgweinting, aber 1.900 Kfz/24 h von/zur Anschlussstelle Regensburg-Ost. Die Sallerner Regenbrücke führt somit zwischen der Bundesautobahn A 93 (Nord) und der Bundesautobahn A 3 (Ost) nur zu einer Mehrung dieses bereits vorhande-

nen Durchgangsverkehrs durch das Stadtgebiet von Regensburg, insbesondere über die Schwabelweiser Brücke. Entsprechend den Feststellungen des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak ergibt sich gegenüber dem Nullfall (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2, Plan Pa) durch den Neubau der Sallerner Regenbrücke im Prognosejahr 2025 an der Anschlussstelle Burgweinting - bezogen auf den Gesamtverkehr - eine Verkehrszunahme von 900 Kfz/24 h und an der Anschlussstelle Regensburg-Ost eine Zunahme von 800 Kfz/24 h. Eine deutlich spürbare Verlagerung von Durchgangsverkehr ist somit nicht feststellbar.

Dies ist auch insoweit nachvollziehbar, als der Anreiz für den Güterverkehr, der keine zusätzlichen Ziele im östlichen Stadtbereich mit seinen Industrie- und Hafenanlagen bzw. dessen Quelle nicht in diesem Bereich liegt, die Fahrstrecke durch das Stadtgebiet abzukürzen, als äußerst gering einzuschätzen ist. Die Fahrtstrecke über die Autobahnen A 93 und A 3 von der Autobahnanschlussstelle Regensburg-Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 zur Anschlussstelle Regensburg-Ost im Zuge der Bundesautobahn A 3 beträgt nach Ermittlungen des Vorhabensträgers ca. 14 km. Diese Längenangabe deckt sich nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde mit dem Ergebnis gängiger rechnergestützter Routenplaner (z.B. Google Maps Deutschland). Über die künftige Sallerner Regenbrücke, die Nordgaustraße, die Walhalla Straße, die Osttangente und die Max-Planck-Straße ergibt sich eine Wegstrecke von ca. 9 km. Diese Angaben sind nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls stimmig und nachvollziehbar. Bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit eines Lkw oder Lastzuges von 70 km/h ergibt sich über die Autobahnverbindung eine durchschnittliche Fahrzeit von ca. 12 Minuten. Über die Innerortsstraßen ergibt sich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h eine Fahrzeit von knapp 16 Minuten. Eine deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als 35 km/h erscheint aufgrund der sich durch die lichtsignalgesteuerten Kreuzungen ergebenden Wartezeiten unrealistisch, wobei die Fahrzeit selbst bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h immerhin noch über 13 Minuten betragen würde. Festzuhalten bleibt jedenfalls, dass sich für den reinen und eventuell dem Mautausweichverkehr zuzurechnenden Durchgangsverkehr trotz der geringeren Wegedistanz über das innerörtliche Wegenetz keine spürbaren Zeitvorteile ergeben. Berücksichtigt sind hierbei jedoch ungestörte Verkehrsverhältnisse auf den Bundesautobahnen und den Innerortsstraßen. Allerdings können auch nur solche Verhältnisse berücksichtigt werden, da im Bereich von Regensburg -

wie die Erfahrungen zeigen - größere Verkehrsstauungen im Autobahnnetz zwangsläufig auch im innerörtlichen Straßennetz von Regensburg zu entsprechenden Verkehrsbehinderungen durch staubedingt von den Bundesautobahnen abfließenden Verkehr führen.

Sollte sich wider Erwarten tatsächlich ein entsprechender Mautausweichverkehr einstellen, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allerdings aus den vorgenannten Gründen nicht zu erwarten ist, so sind bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen verkehrsrechtliche Maßnahmen möglich um das innerörtliche Straßennetz für diesen Verkehr zu sperren. Diese Maßnahmen sind jedoch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln, da in diesem Verfahren verkehrsrechtliche Anordnungen nicht möglich sind.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Regensburger Stadtratsausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen am 6. November 2007 ein Führungskonzept für Lastkraftwagen über 12 t zur Vermeidung von unerwünschtem Durchgangsverkehr durch das Stadtgebiet beschlossen hat. Mit Hilfe von Verkehrszeichen soll die Hauptlast des Schwerverkehrs auf das überörtliche Straßennetz (Bundesautobahnen A 3 und A 93) und auf leistungsfähige Verkehrsachsen (z.B. Osttangente – Max-Planck-Straße) gelenkt werden. Der Anliegerverkehr ist davon ausgenommen, um den lokalen Wirtschaftsverkehr uneingeschränkt zu ermöglichen. Dieses Konzept soll im Rahmen der Maßnahmen des Regensburger Luftreinhalteplans umgesetzt werden.

- *Der Verkehr aus Richtung Regenstauf/Zeitlarn wird weiterhin die Amberger Straße benutzen. Dies wird zu Rückstaus in der Amberger Straße an der neuen Kreuzung Amberger Straße/Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke führen, so dass mit keiner wesentlichen Entlastung der Amberger Straße zu rechnen ist. Die scheinbare Entlastung des kurzen Abschnittes der Amberger Straße steht in keinem Verhältnis zur zusätzlichen Belastung der*
- *Regensburger Straße (Lappersdorf)*
 - *Lappersdorfer Straße*
 - *Nordgaustraße*
 - *Walhalla Allee*
 - *Osttangente*
 - *B 15 bis zur Autobahnauffahrt Regensburg Ost*
 - *Weißenburgstraße*
 - *Landshuter Straße bis zur Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting.*

Für die aufgezählten Straßen ist nachfolgend der Vergleich „Nullfall“ ohne und Planfall mit Sallerner Regenbrücke im Prognosejahr 2025 (= 2030 vgl. vorstehende Ausführungen) dargestellt. Grundlage ist der Planfall „Sallerner Regenbrücke mit Osttangente“, nachdem wesentliche Abschnitte der Osttangente bereits Ende 2012 unter Verkehr gegangen sind.

	P0 Kfz/24 h	Planfall Kfz/24 h	Änderung
Regensburger Straße (Lappersdorf)	13.800	12.800	- 7 %
Lappersdorfer Straße	12.500	11.300	- 10 %
Nordgaustraße nördl. Alex-Center	24.000	32.500	+ 35 %
Nordgaustraße nördl. DEZ	32.700	35.900	+ 10 %
Nibelungenbrücke	48.100	47.900	0 %
Walhallallee	33.500	33.300	0 %
Schwabelweiser Brücke	51.500	52.100	+ 1 %
Osttangente Süd	36.300	36.900	+ 2 %
B 15 nördlich BAB A 3, Anschlussstelle Regensburg-Ost	30.000	30.800	+ 3 %
Landshuter Straße nördl. BAB A 3, AS Regensburg-Burgweinting	21.700	22.600	+ 4 %
Amberger Straße	23.900	14.300	- 40 %
Frankenstraße (Regenbrücke)	36.400	28.100	- 23 %
BAB A 93, Pfaffensteiner Tunnel	75.600	72.900	- 4 %

Für die von den Einwendungsführern angesprochenen Straßen ergeben sich mit dem geplanten Straßenprojekt gegenüber dem „Plannullfall“ sicherlich durch Verkehrsverlagerungen, wobei es sich wie vorstehend bereits ausgeführt um keine „neuen“ Verkehre handelt, höhere Verkehrsbelastungen. Allerdings ist auch festzustellen, dass sich in den Ortstraßennetzen der Stadt Regensburg und des Marktes Lappersdorf auch entsprechende Verkehrsentlastungen ergeben.

Weitergehende bauliche Maßnahmen zur Verkehrsentlastung der Amberger Straße im Zusammenhang mit den plangegegenständlichen Ausbau-, Neubau- und Umbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der über die Bundesstraße 15 aus Fahrtrichtung Norden mit Zielen im nördlichen Stadtbereich, mit den großen Einkaufszentren und dem Donauübergang Nibelungenbrücke, kommende Verkehr wird sicherlich auch weiterhin die Amberger Straße nutzen. Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen, die zu zusätzlichen Entlastungswirkungen für die Amberger Straße führen könnten, sind ebenfalls nicht Gegenstand die-

ses Planfeststellungsverfahrens und liegen in der Zuständigkeit der Stadt Regensburg, da in diesem Bereich die Stadt Regensburg auch nach Abstufung der Bundesstraße 15 zur Gemeindestraße, die mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verwendungszweck wirksam wird (vgl. Teil A, Abschnitt V dieses Beschlusses), Straßenbaulastträger für die Amberger Straße bleibt.

Es bleibt der Stadt Regensburg daher unbenommen die Amberger Straße so umzugestalten, dass für den nicht ortsbezogenen Kfz-Verkehr aufgrund entsprechender Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Straße die Trasse Bundesstraße 16 – Verteilerring an der Autobahnanschlussstelle Regensburg Nord der Bundesautobahn A 93 – Neubaustrecke der Nordgaustraße attraktiver wird.

- *Die geplante Wegeverbindung über die stark befahrene Sallerner Regenbrücke stellt auch mit der geplanten Spritzschutzwand keine attraktive Strecke für Fußgänger und Radfahrer dar. Eine gesonderte Führung, die auch eine direktere Anbindung der vorhandenen Wege im Regental ermöglicht, sollte erfolgen. Es wäre viel sinnvoller diesen Verkehr unterhalb versetzt zu führen, so dass eine zusätzliche direktere Anbindung der vorhandenen Wege im Regental möglich ist.*

Eine solche Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs vom motorisierten Verkehr auf zwei separaten Brückenbauwerken ist sowohl finanziell wie auch technisch sehr aufwändig. Außerdem würde das zusätzliche Brückenbauwerk zu einem erhöhten Flächenverbrauch und zu zusätzlichen und nicht vertretbaren Eingriffen in den Naturraum und hierbei insbesondere den als FFH-Gebiet geschützten Talraum des Regen führen, wobei die durch das gegenständliche Verfahren verursachten Eingriffe ja ohnehin schon gerügt werden. Die Anbindung der über die Sallerner Regenbrücke geführten Geh- und Radwege an das vorhandene und teilweise zu ergänzende Geh- und Radwegenetz ist sichergestellt (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 3 und 4 sowie Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

zu 5. *Steigerung der Lärm- und Schadstoffbelastung*

- *Die Auswirkungen des „Mautausweichverkehrs“ sind in den Lärm- und Schadstoffberechnungen nicht entsprechend berücksichtigt.*

Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.2 ausgeführt, ist die Verkehrsprognose besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrun-

deliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Wie vorstehend bereits ausgeführt sind die sich aufgrund des geplanten Straßenbauvorhabens ergebenden Verkehrsverlagerungen im Straßennetz berücksichtigt. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist nicht davon auszugehen, dass sich ein „Mautausweichverkehrs“ einstellt.

In dem vom Vorhabensträger in Auftrag gegebenen lufthygienischen Gutachten hat die TÜV SÜD Industrie Service GmbH jeweils die lufthygienischen Auswirkungen auf die Bereiche der nächst gelegenen Wohnbebauungen für das Prognosejahr 2030 nach Maßgabe der gegenständlichen Planung und des Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2008, das nach ergänzenden Aussagen des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak auch für das Prognosejahr 2030 noch zutreffend ist (vgl. Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses) untersucht. Somit sind die sich durch das geplante Straßenbauprojekt ergebenden Verkehrsverlagerungen entsprechend berücksichtigt, so dass auch hinsichtlich der lufthygienischen Verhältnisse die vorstehenden Aussagen zum Lärm zutreffen.

- *Unzureichende Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Ausbaubereich; insbesondere wird die quer zur Windrichtung liegende Sallerner Regenbrücke ohne Lärmschutz ausgestattet. Die auf der Sallerner Regenbrücke geplanten Spritzschutzwände sind kein vollwertiger Lärmschutz. Die Brückenübergangskonstruktionen werden beim Überfahren zusätzlichen Lärm verursachen.*

Passiver Lärmschutz ist nicht ausreichend, da er nur bei geschlossenen Fenstern wirksam ist und für die Außenwohnbereiche (Gärten, Balkone, Terrassen) gar keine Schutzfunktion darstellt

Durch den vierstreifigen Ausbau der Nordgaustraße sowie den Umbau des Lappersdorfer Kreisels mit Anpassung der anbindenden Straßenabschnitte entsprechend den prognostizierten Verkehrsbelastungen und den damit einhergehenden Reduzierungen der Stausituationen tritt eine Verstetigung und Verflüssigung des durchgehenden Verkehrs ein. Infolge der Verbesserung des Verkehrsflusses werden so die Beeinträchtigungen der anliegenden Wohnbebauungen durch Lärm und Abgase verringert. Zusätzlich trägt die Sallerner Regenbrücke dazu bei, dass ein großer Teil des in den Stadtbereich gerichteten Verkehrs von den bisherigen Zufahrtsstraßen, die unmittelbar durch Wohngebiete führen (z.B. Amberger Straße und Lappersdorfer Straße), auf diese neu entstehende Verkehrsachse verlagert wird.

Hierdurch wird die Lärm- und Abgasemission in den Wohngebieten an den bisherigen Zufahrtsstraßen deutlich verbessert.

Im Rahmen des geplanten Vorhabens sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Einhausungsbauwerks und in Form von Lärmschutzwänden (teils hochabsorbierend, teils transparent) vorgesehen, wobei diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens noch erweitert wurden. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Wenn auch gegenüber dem bisherigen Zustand für einen Teil der vom Bauvorhaben durch Lärm betroffenen Anwesen eine Verbesserung erreicht werden kann, ist - bedingt durch die Höhe der Gebäude sowie die vorhandenen topographischen Verhältnisse und der damit sowohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wie auch aus ortsbildgestalterischen Gründen nicht höher ausführbaren Lärmschutzwände – kein vollständiger aktiver Lärmschutz für alle betroffenen Anwesen möglich (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses). Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind daher auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Es trifft auch zu, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen 2,50 m hohen Spritzschutzwände hinsichtlich ihrer Lärmschutzwirkung nur in sehr geringem Umfang wirksam sind. In der durchgeführten Lärmberechnung wurden diese Spritzschutzwände daher auch nicht mit berücksichtigt, wobei die Lärmberechnung ergeben hat, dass auf der Sallerner Regenbrücke selbst keine Lärmschutzwände erforderlich sind.

Insgesamt gesehen kann die Lärmsituation im Bereich des plangegegenständlichen Bauvorhabens durch die Ausführung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen verbessert werden. Auf die Ausführungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6, Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4 dieses Beschlusses sowie die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 5.1; Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 4 sowie Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5; Band 3: Unterlage 11 mit Anlagen) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich dem aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität

und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR). Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses stehen die Kosten für die über die in den festgestellten Planunterlagen und durch Auflagen in diesem Beschluss festgelegten aktiven Lärmschutz hinausgehenden Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung der betrachteten Gebiete wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und deren Ergebnisse bestätigt. Soweit von Einwendern 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.

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 Bau- last des Bundes“ – VLärmSchR 97 – vom 02.06.1997, VkB1. S. 434 zu verfahren.

Soweit Außenwohnbereiche künftig nicht ausreichend durch aktiven Lärmschutz geschützt werden können, ist in Teil A, Abschnitt II, Ziffer 7.4 dieses Beschlusses unter den dort genannten Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG vorgesehen.

Mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie unserer Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7) ist ge-

währleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm zu erwarten sind.

Wie bereits ausgeführt wurde das vorgesehene Lärmschutzkonzept vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht.

Der Einbau einer lärmindernden Übergangskonstruktion im Übergangsbereich zwischen der Sallerner Regenbrücke und den weiterführenden Fahrbahnen wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3.4 dieses Beschlusses).

- *Auch im Verlauf der Nordgaustraße ist nicht zu erkennen, dass die neue Bebauung des Alex Centers in die Lärmberechnung eingegangen ist. Die Anwohner klagen schon bei heutiger Verkehrsbelastung über eine erhöhte Lärmbelastung durch den Widerhall des neuen Gebäudes.*

Im schalltechnischen Gutachten wurde die Wirkung der Fassade des Alex-Centers durch einen Reflexionsbeiwert berücksichtigt.

Im Bereich Nordgaustraße/ALEX-Center sind sowohl aktive wie auch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Aufgrund der in diesem Bereich sehr hohen Bebauung auf der dem Einkaufscenter gegenüberliegenden Straßenseite ist ein vollständiger aktiver Schutz nicht möglich. Auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen.

- *Durch die Lärm- und Schadstoffzunahme im Ausbaubereich wird die Wohnqualität deutlich gemindert*

Die maßgeblichen öffentlichen Belange sprechen für das Ausbauvorhaben. Durch die Verbesserung des Verkehrsflusses wird die Staugefahr reduziert und die Leichtigkeit des Verkehrs erhöht. Der Ausbau bringt durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und die Anlage einer Lärmschutzeinrichtung auch eine Entlastung von Lärm- Staub- und Schadstoffimmissionen für die im Aus- und Umbaubereich des geplanten Vorhabens liegenden Wohngebäude mit sich. Die Wohnqualität für die Anwohner an den vorgenannten Straßen entlang derer sich Verkehrsentlastungen ergeben wird sich durch das Ausbauvorhaben verbessern.

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind, die zu einem Wertverlust führen könnten. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht

erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. 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.

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung stellt in der Abwägung angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem kann die mit dem Bauvorhaben angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

- *Die „Frischlufschneise“ Regental ist bereits derzeit eine durch die Bundesautobahn A 93 und die Bundesstraße 16 durch Abgase belastete Luft-*

schneise. Durch die quer zur Windrichtung liegende und mit 25.000 Kfz/24 h belastete Sallerner Regenbrücke wird die Schadstoffbelastung zusätzlich erhöht. Ebenso werden sich an den Tunnelportalen erhöhte Schadstoffbelastungen ergeben

Bedingt durch die geographische Lage (Kessellage) wird die Feinstaubbelastung in Regensburg, wobei der Pkw- und Lkw-Verkehr den maßgebenden Anteil dazu beiträgt, weiter zunehmen

Das den Planfeststellungsunterlagen beigefügte meteorologische Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH (Band 4: Unterlage 15) kommt zum Ergebnis, dass das untere Regental (Gesamtbereich von Gallingskofen bis zur Einmündung der Donau) im Stadtgebiet von Regensburg aus meteorologischer Sicht ein schon weitgehend anthropogen überprägter Naturraum ist. Die ursprünglich vorhandene Funktion als Frischluftschneise (Kaltluftabfluss durch das Regental bis zur Donau mit Frischluftzufuhr in die Kernstadtbereiche Regensburgs) ist durch die dichte und intensive höhenparallele Bebauung der Hanglagen (im unteren Bereich bis nahe an das Donauufer) sowie die mittlerweile entstandenen lokalen und regionalen Straßen- und Brückenbauwerke (bei deutlich angewachsenem Verkehrsaufkommen) in den letzten Jahrzehnten zunehmend verloren gegangen. Durch das außerdem im Unterlauf nur noch sehr geringe Gefälle des Regentales wird die Frischluftzufuhr Richtung Donau zusätzlich behindert. Es kann allenfalls noch ein langsames Einsickern der Kaltluft in Richtung Donau erfolgen. Außerdem reichert sich der Kaltluftstrom durchs Regental südlich von Lappersdorf und Gallingskofen mit lokal verunreinigter Luft (durch den bestehenden Verkehr auf den schon derzeit vorhandenen Straßen sowie Abluft aus Haushalten, lokalem Kleingewerbe und Kleinindustrie) an, so dass bis zur Einmündung ins Donautal der ursprüngliche Frischluftcharakter weitgehend verloren gegangen ist.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass eine wesentliche Bedeutung des unteren Regentales für die Frischluftzufuhr Regensburgs schon allein aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur nicht mehr vorliegt. Insbesondere bodennah wird schon derzeit die Kaltluftströmung weitgehend abgebremst (Band 4: Unterlage 15, Kapitel 3.2).

Das lufthygienische Gutachten (Band 4: Unterlage 16.3) kommt zum Ergebnis, dass das geplante Vorhaben im Prognosejahr 2030 zu keinen Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe führen wird. Diese Aussage wird vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der

Regierung der Oberpfalz bestätigt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Aus meteorologischer Sicht hat nach Feststellung der TÜV Süd Industrie Service GmbH die Luftzufuhr nach Regensburg in Kaltluftnächten keinen reinen Frischluftcharakter mehr und hat deshalb für die Luftqualität in Regensburg auch keine uneingeschränkt positive Wirkung. Eine durch das geplante Straßenvorhaben verursachte erhebliche Verschlechterung der Luftqualität in Regensburg infolge einer Unterbindung bestehender Kalt- und Frischluftströme kann deshalb ausgeschlossen werden. Mögliche lokale Auswirkungen auf die Lufthygiene durch die Bündelung des Verkehrs über die neue Regenbrücke sind entsprechend dem lufthygienischen Gutachten (Band 4: Unterlage 16.3) nicht zu erwarten. Das Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH kommt zum Ergebnis, dass mit Realisierung des geplanten Bauvorhabens im Bereich der Lappersdorfer Straße zwischen der Bundesautobahn A 93 und der Gotenstraße sowie im Bereich der Sportplätze unter der Sallerner Regenbrücke die Belastung durch Luftschadstoffe nur in Höhe der Vorbelastung liegt. Die Spritzschutzwände auf der Sallerner Regenbrücke bewirken eine zusätzliche Kanalisierung und Ableitung der Schadstoffe nach oben. Dies führt zu einer weiteren Absenkung der Zusatzbelastung in Bodennähe, die im vorliegenden Fall jedoch ohnehin schon unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenze liegt.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass das Regental durch die große Spannweite der geplanten Brücke seine Funktionen als Frischluftschneise, als Sauerstofflieferant und für den Temperatúrausgleich behält sowie die Grünverbindung für Radfahrer und Fußgänger in die freie Landschaft erhalten bleibt. Das Regental erfüllt damit weiterhin die ihm im Rahmen der Regionalplanung zugeordneten Funktionen.

Die im Programm IMMIS-Luft implementierte Meteorologie enthält anteilig alle Wetterlagen nach der Häufigkeit ihres Auftretens. Damit sind auch die aus lufthygienischer Sicht ungünstigen Inversions- und sonstigen Schwachwindwetterlagen angemessen berücksichtigt. Die Wirkung von Lärmschutzwänden und von Tunnelportalen auf die Schadstoffbelastung kann mit dem Programm IMMIS-Luft nicht simuliert werden und ist deshalb in den Ergebnissen nicht berücksichtigt. Geeignete Rechenprogramme für eine quantitative Prognose stehen zur Verfügung. Im hier untersuchten Planfall sind die Ergebnisunsicherheiten kleiner als die errechneten Unterschreitungen der Grenzwerte. Die Einhaltung der Grenzwerte kann folglich als gesichert gelten.

Aus anderen Untersuchungen ist bekannt, dass Lärmschutzwände auch eine Abschirmung gegenüber Luftschadstoffen bewirken. Durch die bereits vorhandenen und die geplanten Lärmschutzwände und wegen der konservativen Annahmen zur Vorbelastung können die ausgewiesenen Gesamtbelastungen daher als Obergrenze der maximal möglichen Immissionsbelastungen angesehen werden.

Die Auswirkungen von Tunnelportalen auf die Luftschadstoffbelastung in den angrenzenden Bereichen wurde durch die TÜV SÜD Industrie Service GmbH in der Vergangenheit schon mehrfach messtechnisch untersucht. Als Referenzprojekte können hier Immissionsmessprogramme am Brudermühltunnel und am Petuelringtunnel in München sowie an der Einhausung der Bundesstraße 17 im Markt Stadtbergen bei Augsburg genannt werden. Aus diesen Untersuchungen ist bekannt, dass die an den Portalen erhöhten Immissionen sich zunächst gerichtet längs zur Straße hin fortsetzen. Quer zur Strahlrichtung wurde übereinstimmend eine rasche Abnahme der Konzentrationen mit der Entfernung beobachtet. In Stadtbergen war beispielsweise in 10 m seitlichem Abstand zur Fahrbahn kein Einfluss des Portals mehr messbar.

- *Die Schadstoffbelastung wird zu größeren gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Folgeschäden (Atemwegserkrankungen, Asthma, Herz-Kreislauferkrankungen etc.) führen*

Die lufthygienischen Gutachten der TÜV-SÜD Industrie Service GmbH wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz geprüft. Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten, so dass auch nicht mit den befürchteten größeren gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Folgeschäden zu rechnen ist.

- *Durch die lichtsignalgesteuerten Kreuzungen wird die Lärm- und Schadstoffbelastung zusätzlich verstärkt*

Die auf der Grundlage der RLS-90 durchgeführten Lärmberechnungen berücksichtigen einen entsprechenden Zuschlag für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen.

Ebenso wurden bei den lufthygienischen Gutachten die Lichtzeichenregelungen durch Einstufungen des Verkehrsflusses (gebunden/ungebunden etc.) berücksichtigt.

zu 6. *unzumutbare Eingriffe in das FFH-Gebiet und in Natur und Landschaft allgemein*

- Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke

Im Zuge des Ausbaus der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke wird teilweise das FFH-Gebiet „Chamb, Regentalaue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ berührt. Nachdem im Rahmen einer Vorabschätzung eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden konnte, hat der Vorhabensträger das Büro TEAM 4 mit der Durchführung einer Prüfung auf Verträglichkeit des Straßenbauvorhabens mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungs- und Entwicklungszielen beauftragt. Diese Verträglichkeitsprüfung ist Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3) und kommt zu dem Ergebnis, dass nach Prüfung aller FFH-relevanten Bestandteile keine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumtypen gemäß Anhang I und der Arten Gemäß Anhang II bzw. ihrer Lebensräume ergibt.

Durch den geplanten Brückenbau wird einer der vorkommenden Lebensraumtypen direkt oder indirekt beansprucht. Es handelt sich hierbei um den Lebensraumtyp 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe). Das Vorhaben führt dabei nicht zu einer Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle und damit zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands des Lebensraumtyps 3260. Die im Gebiet geschützten Arten nach Anhang II der FFH-RL werden von dem Vorhaben ebenfalls unter der Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen (insbesondere Optimierung des Brückenbauwerks) nicht betroffen.

Wesentlich für die Bewertung sind die Tatsachen, dass die Flächenverluste von FFH-Lebensraumtypen aufgrund der geradlinigen Querung des Regentals mit einem entsprechend weitlumigen Brückenbauwerk mit einer Länge von ca. 280 m sehr gering sind und insbesondere die Funktion des Fließgewässers wie Gewässerdynamik, Gewässergüte, Wasser- und Nährstoffhaushalt und Gewässermechanismus einschließlich der Austauschbeziehungen und der Durchgängigkeit der Aue nicht erheblich beeinträchtigt werden. Ebenso werden funktionale Beziehungen zu anderen FFH-Gebieten nicht beeinträchtigt. Auf die festgestellten Planunterlagen

(Band 3: Unterlage 12, Anhang 3) und die umfangreichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die vom Büro TEAM 4 getroffene Feststellung, dass insgesamt eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes gegeben ist, wird von der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung der Oberpfalz mitgetragen.

In Verbindung mit den Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen (vgl. Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3, Kapitel 6 sowie Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses) können die möglichen Projektwirkungen soweit vermieden bzw. vermindert werden, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung kommt.

- Umbau des Lappersdorfer Kreisels

Zur Untersuchung einer möglichen erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes wurde das Büro TEAM 4 vom Vorhabensträger mit der Durchführung einer FFH-Vorprüfung beauftragt. Als Ergebnis dieser FFH-Vorprüfung bleibt festzuhalten, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch den Umbau des Lappersdorfer Kreisels ausgeschlossen werden kann. Dies ist vor allen Dingen auf den Umstand zurückzuführen, dass Straßen und versiegelte Flächen insgesamt gesehen nicht näher an das FFH-Gebiet heranrücken, sondern vielmehr vom FFH-Gebiet abrücken. Dadurch sind mit der Maßnahme eher positive Auswirkungen auf das FFH-Gebiet verbunden. Von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung der Oberpfalz besteht mit den Ausführungen des Büros TEAM 4 Einverständnis.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine Planungsalternativen erkennbar mit denen die mit der vorliegenden Planung verfolgten und in Teil B, Abschnitt 3.1 dieses Beschlusses beschriebenen Ziele in gleicher Weise und mit noch geringeren Eingriffen in Natur- und Landschaft bzw. besonders naturschutzrechtlich geschützte Gebiete erreicht werden können.

- Ergebnis

Die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets (DE 6741-371) „Chamb, Regentaläue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ ist unter Einhaltung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen insgesamt gegeben.

Nach Feststellung der Höheren Naturschutzbehörde genügt die bezüglich des Ausbaus der Nordgaustraße und des Neubaus der Sallerner Regenbrücke in den festgestellten Planunterlagen enthaltene FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet 6741-371 „Chamb, Regental- aue, und Regen zwischen Roding und der Donaumündung“ (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3) in vollem Umfang den an sie zu stellenden Anforderungen. Mit den getroffenen Aussagen besteht von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde Einverständnis.

- Eingriffe in Natur und Landschaft

Die unvermeidlichen Eingriffe in Auenlebensräume bzw. die Uferabschnitte des Regen (gesetzlich geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG) belaufen sich auf ca. 6.300 m² (Nass- und Feuchtwiesen, gewässerbegleitende Gehölze; vgl. Band 3: Unterlage 12, Tabelle 4 auf den Seiten 81 und 82). Diesen stehen funktionale Ausgleichsmaßnahmen auf einer Fläche von ca. 13.700 m² gegenüber (Röhricht, Feuchtwiesen, feuchte Hochstaudenfluren und Gehölze feuchter Standorte). Die Eingriffe können somit funktional ausgeglichen werden. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die durch den Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels insgesamt verursachten Eingriffe in die Natur- und Landschaft sind in den festgestellten Planunterlagen ausführlich beschrieben und dargestellt (Band 3: Unterlage 12, Kapitel 3; Anhang 7.3 und Anhang 7.4; Anlage Nr. 12.1 A-1; Band 4: Unterlage 12.0, Kapitel 4; Anhänge 1 und 2; Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1). Insgesamt gesehen kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen relevanter Tier- und Pflanzenarten. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1.4, 3.2.5.1.2.3 und 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu 7. *Zerstörung des Naherholungsgebiets „Regental- aue“*

Die übergeordneten Fuß- und Radwege beidseits des Regens sind Bestandteil eines regionalen Radwegenetzes aus der Stadt ins Umland. Der Fluss Regen wird auch in seiner letzten Etappe bis zur Mündung in die Donau von Wassersportlern als Bootswanderstrecke genutzt. Am gesamten Regenufer sind Standplätze für Sportangler zu finden, die auch häufig genutzt werden. Am östlichen Regenufer sind zahlreiche Einrichtungen für die Naherholung vorhanden (vier Rasenspielfelder, eine Sommerstockbahn, ein Kinderspielplatz und Trainingsplätze), die wie die Naherholungswege stark frequentiert sind.

Der Regen bildet somit eine wichtige Achse der Erholungsnutzung für die Bevölkerung der Stadt Regensburg und seinen Umlandgemeinden. Damit hat das Regental insgesamt eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für die Naherholung.

Es ist unbestritten, dass mit dem Bau der Sallerner Regenbrücke im betroffenen Abschnitt des Regentals die Lärm- und die allgemeinen Verkehrsemissionen merklich zunehmen werden, auch wenn von den auf dem Brückenbauwerken vorgesehenen 2,50 m hohen Spritzschutzwänden zusätzlich ein gewisser Lärmschutz ausgeht. Der Talabschnitt verliert den naturnahen Charakter des Landschaftsbildes. Es ist daher auch von hohen Auswirkungen auf die Erholungseignung der Landschaft auszugehen.

Die Beeinträchtigungen des Naherholungsgebietes werden allerdings durch verschiedene Maßnahmen (Rückbau des Pendlerparkplatzes, Neuanlage außenbezogener Lebensräume, verschiedene Gestaltungsmaßnahmen) ausgeglichen. Die Radwegeverbindungen bleiben erhalten und werden mit dem Rückbau des Pendlerparkplatzes und einer zusätzlichen Flußquerungsmöglichkeit aufgewertet. Eine Nutzung der Regentalau für Naherholungszwecke ist somit weiterhin möglich.

Es ist auch nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger für Naherholungsflächen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für diese Flächen keine einzuhaltenden Grenzwerte als schutzbedürftige Gebiete vorschreibt. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, auf welcher die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, welcher gelegentlich Flächen zur Erholung oder der Sportausübung aufsucht, ist aber nicht dermaßen bestimmt genug, um unter den Begriff "Nachbarschaft" zu fallen. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Nutzung des Naherholungsgebietes wegen auftretender Immissionen unmöglich gemacht wird.

Hinsichtlich der lufthygienischen Verhältnisse hat der Vorhabensträger die TÜV SÜD Industrie Service GmbH sowohl für den Ausbaubereich der Nordgaustraße mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke, wie auch für den Umbaubereich des Lappersdorfer Kreisels mit der Erstellung eines lufthygienischen Gutachtens beauftragt. In den lufthygienischen Gutachten vom 26. Mai 2008 (Band 4: Unterlage 16.1) bzw. vom 29. Februar 2008 (Band 4: Unterlage

16.2) ergänzt mit Gutachten vom 16. Dezember 2013 (Band 4: Unterlage 16.3) kommt die TÜV SÜD Industrie Service GmbH zu dem Ergebnis, dass in den untersuchten Bereichen Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe nach Maßgabe der gegenständlichen Planungsunterlagen und nach derzeitiger Rechtslage im Jahr 2030 nicht auftreten werden. Die Luftschadstoffbelastung auf den Sportplätzen unterhalb der neuen Sallerner Regenbrücke werden künftig gerade einmal auf Höhe der heutigen Vorbelastung ohne Brücke liegen. Dabei ist die positive Wirkung der Spritzschutzwände noch nicht berücksichtigt. Mit zunehmendem Abstand verringert sich die Belastung weiter.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt bzw. das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz haben die Ergebnisse dieser Schadstoffberechnungen bestätigt.

3.4.1.2 Einwendungsführer 0148

Der Einwendungsführer 0148 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine im Einwendungsschreiben vom 9. März 2009 zu den Planunterlagen vom 15. Oktober 2008 formulierten Einwendungen beziehen sich (stichpunktartig) auf

1. Zufahrt zum Parkhaus im Bereich des Anschlusses Sonnenstraße
2. Einhausung/Lärmschutz – Einsehbarkeit des Gewerbebetriebes von der Nordgaustraße aus Richtung Norden
3. Lärmschutzwand im Mittelstreifen - Einsehbarkeit des Gewerbebetriebes aus Richtung Regensburg-City
4. neue Busspur auf der Nordgaustraße zwischen Sonnenstraße und Brennesstraße in Fahrtrichtung Regensburg-City
5. Rechtsabbiegespur von der Brennesstraße in die Hans-Hayder-Straße/Einfahrt Parkhaus aus Richtung Osten/Isarstraße
6. Bauausführung

Hierzu wird folgendes festgestellt (soweit die einzelnen Punkte noch durch *Unterpunkte* ergänzt werden, werden diese gesondert angeführt und soweit erforderlich die *Einwendungen und Forderung* kurz zusammengefasst vorangestellt):

zu 1.: Zufahrt zum Parkhaus des Einkaufszentrums im Bereich des Anschlusses Sonnenstraße

a) bis c)

Der Vorhabensträger hat in der Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 zugesichert entsprechende Optimierungen im Einmündungsbereich der Parkhauszufahrt in die Sonnenstraße vorzunehmen. So wurde die Verkehrsinsel im Einmündungsbereich der Sonnenstraße in die Nordgaustraße verkürzt, um ein ungehindertes Abbiegen von der Sonnenstraße in das Parkhaus zu ermöglichen (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 1). Auch wird die in der Sonnenstraße vorgesehene Markierung so ausgeführt, dass sich die aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeuge entsprechend einordnen können. Die Markierung selbst ist nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen und wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 wird verwiesen.

Die Ausführungen des Vorhabensträgers in der Erörterungsverhandlung bezüglich der in den Planunterlagen dargestellten Linksabbiegespur in der Sonnenstraße wird dahingehend berichtigt, dass es sich um keine Aufweitung für zur Zufahrt Fl.-Nr. 540, Gemarkung Reinhausen abbiegende Fahrzeuge handelt, sondern damit Radfahrern aus der Sonnenstraße bereits auf Höhe des Anwesens Sonnenstraße 43 die Möglichkeit gegeben werden soll, über einen abmarkierten „Radfahrer-Abbiegestreifen“ zum südlich der Nordgaustraße verlaufenden Zweirichtungsradweg zu gelangen. Die Planunterlagen wurden entsprechend abgeändert (vgl. Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 1). Durch die Aufweitung der Fahrbahn um 1,50 m wird die Einfahrt in das Parkhaus nicht erschwert werden.

d)

Bisher gab es an der bestehenden Ausfahrt des Parkhauses Konflikte zwischen ausfahrenden Fahrzeugen und querenden Fußgängern bzw. (in falscher Richtung fahrenden) Radfahrern. Ein Grund hierfür ist in der heutigen Lage der lichtsignalgesteuerten Fußgängerquerung der Nordgaustraße südlich der Einmündung der Sonnenstraße zu sehen. Die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Anlage Nr. 7.1 Plan Nr. 1) sehen nunmehr eine lichtsignalgesteuerte Quermöglichkeit der Nordgaustraße für Fußgänger und Radfahrer nördlich der Einmündung der Sonnenstraße vor. Für die Radfahrer wird dazu in der Sonnenstraße ab der Grundstückszufahrt zum Anwesen Sonnenstraße 43 ein Zweirichtungsradweg angeboten. Stadtauswärts fahrende Radfahrer mit Zielen in der Sonnenstraße oder den an sie angeschlossen Straßen, die den auf der Nordseite der Nordgaustraße verlaufenden Geh- und

Radweg nutzen, können daher nicht mehr in falscher Richtung an der Parkhausausfahrt vorbeifahren. Theoretisch kann weiterhin ein Radfahrer der auf dem südlich der Nordgaustraße verlaufenden Geh- und Radweg in Richtung Norden fährt widerrechtlich nach links in die Sonnenstraße einbiegen. Aufgrund der verlegten Querungsmöglichkeit ist aber davon auszugehen, dass sich die Anzahl der in falscher Richtung fahrenden Radfahrer deutlich reduziert.

Im Übrigen hat sich nach § 1 Abs. 2 StVO jeder, der am Verkehr teilnimmt so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

e)

Wie der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 ausgeführt hat, handelt es sich bei der Fahrspur in der Sonnenstraße zur Nordgaustraße um keine reine Busspur, sondern um eine Fahrspur, die von allen Fahrzeugen befahren werden darf. Die Planunterlagen wurden entsprechend berichtigt (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 1)

zu 2.: Einhausung/Lärmschutz – Einsehbarkeit des Einkaufscenters von der Nordgaustraße aus Richtung Norden

Aufgrund der vorgesehenen Einhausung der Nordgaustraße und der am südlichen Fahrbahnrand der Nordgaustraße vorgesehenen 3,00 m hohen hochabsorbierenden Lärmschutzwände befürchtet der Einwendungsführer, dass das Einkaufscenter von (potentiellen) Kunden aus Richtung Norden/Gallingkofen nicht rechtzeitig gesehen werden kann. Um die sich durch die fehlende Einsehbarkeit ergebenden erheblichen Nachteile für das Einkaufscenter zu vermeiden sollten die Lärmschutzwände daher transparent ausgeführt werden. Außerdem sei zu befürchten, dass Kunden aus Richtung Norden/Gallingkofen, die bisher das Parkhaus des Einkaufscenters über die Sonnenstraße angefahren haben sich aufgrund der fehlenden Sichtbeziehung zu spät einordnen um nach rechts in die Sonnenstraße abzubiegen.

Die Forderung auf Ausführung der südlich der Nordgaustraße, zwischen dem Einhausungsbauwerk und der Einmündung der Sonnenstraße, vorgesehenen Lärmschutzwände in transparenter Form ist zurückzuweisen, da sich hierdurch aufgrund der daraus resultierenden Schallreflexionen für die nördlich angrenzende Wohnbebauung eine erhöhte Lärmbelastung ergeben würde.

Ein Verzicht auf die Lärmschutzwände im angegebenen Bereich steht nicht zur Diskussion, da bereits die vorgesehenen Lärmschutzwände nicht ausreichen, um die angrenzende Wohnbebauung vollständig vor der vom Straßen-

verkehr ausgehenden Lärmbelastung zu schützen, so dass zusätzlich noch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses und die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für einen Straßenanlieger besteht außerdem kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert und eine bisherige günstige Erreichbarkeit des Grundstücks aufrechterhalten bleibt. Es kann mithin nicht die Beibehaltung bloßer Lagevorteile durchgesetzt werden. Ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. So wie der Anlieger Vorteile aus der Straße für seinen Betrieb zieht, hat er auch Beeinträchtigungen bei einer Änderung in Kauf zu nehmen. Der Anliegergebrauch garantiert keinen Optimalstandard.

Er reicht vielmehr nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums einen Kontakt zur Straße erfordert. Das Risiko einer Kundenabwanderung durch Umfeldveränderungen ist als unternehmerisches Risiko selbst zu tragen, da Art. 14 GG keinen Schutz vor Veränderung der „äußeren“ Gegebenheiten und situationsbedingten Erwerbchancen und -vorteilen gewährt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dürften sich die durch die vorgesehenen Lärmschutzwände ergebenden Einschränkungen hinsichtlich der „Einsehbarkeit“ des Einkaufszentrums in Grenzen halten, da

- sich die Zufahrtsverhältnisse zum Gewerbebetrieb insgesamt gesehen nicht verändern und somit weiterhin zwei Zufahrten (über die Sonnenstraße und die Brennesstraße) zur Verfügung stehen;
- sich der jetzige und der gleichnamige vorherige Gewerbebetrieb schon seit über 30 Jahren an dieser Stelle befindet und bei den Bürgern der Stadt und des Umlandes bekannt ist;
- der Gewerbebetrieb aufgrund seiner Größe auch trotz der vorgesehenen Lärmschutzwände erkennbar sein wird und (potentielle) Kunden, die sich (weil ortsfremd oder auf der linken Fahrspur befindlich) nicht mehr rechtzeitig einordnen können um bereits über die Sonnenstraße zum Gewerbebetrieb zu gelangen, diesen immer noch über die Brennesstraße erreichen können. Eine Fahrstrecke von rd. 300 m - wobei man auf rd. 200 m den Gewerbebetrieb immer im Sichtfeld hat – dürfte ausreichen um sich rechtzeitig einzuordnen um nach rechts in die Brennesstraße abbiegen zu können.

- Es sich bei dem Verkehr auf der Nordgaustraße überwiegend um Ziel- und Quellverkehr handelt, der die Straße zumindest an den Werktagen regelmäßig und eventuell auch öfter nutzt, so dass sowohl die Lage des Gewerbebetriebes wie auch die Zufahrtsmöglichkeiten bekannt sind.

Aus entschädigungsrechtlicher Sicht wird ergänzend angefügt, dass der Einwendungsführer zwar den Lagevorteil an der Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs für seinen Gewerbebetrieb erwarten kann, dieser Vorteil jedoch einem ständigen Wandel unterworfen ist. Solange die Straße als solche und als Verbindungsmittel zum öffentlichen Wegenetz – wie hier – erhalten bleibt, muss der Einwendungsführer als Straßenanlieger Verbesserungs- und Modernisierungsarbeiten an der Straße entschädigungslos dulden.

Bei solchen Arbeiten hat der Baulastträger nach dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit lediglich jede überflüssige Verzögerung zu vermeiden, d.h. Art und Dauer der Einschränkung darf nicht über das hinausgehen, was bei ordnungsgemäßer Planung und Durchführung möglich ist. (BGH, Urteil vom 07. Juli 1980, Az.: III ZR 32/79 - NJW 1980, 2703).

Hinsichtlich der angeführten zusätzlichen Werbe- und Beschilderungsmaßnahmen ist festzustellen, dass nach den Richtlinie für die wegweisende Beschilderung (RWB 2000) nur Ortsteile und öffentliche Einrichtungen in die wegweisende Beschilderung mit aufgenommen werden. Die Verwendung von privaten Zielen ist in der amtlichen Wegweisung grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen für private Ziele sind nur vorgesehen „wegen eines besonders starken auswärtigen Verkehrs und aus Gründen der Verkehrslenkung“. Nachdem der Gewerbebetrieb direkt an der Nordgaustraße liegt und die Zufahrt auch über die Brennesstraße möglich ist, ist eine Aufnahme in die wegweisende Beschilderung nicht möglich und auch nicht erforderlich.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, dass sich im Bereich der Rechtsabbiegespur zur Sonnenstraße Verkehrsgefährdungen ergeben könnten, die über das allgemeine Risiko des Straßenverkehrs hinausgehen. Wie vorstehend bereits angeführt hat sich nach § 1 Abs. 2 StVO jeder, der am Verkehr teilnimmt so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

zu 3.: Lärmschutzwand im Mittelstreifen - Einsehbarkeit des Gewerbebetriebes aus Richtung Regensburg-City

Auch durch die im Mittelstreifen zwischen der Isarstraße und der Sonnenstraße vorgesehenen hochabsorbierenden 3,00 m hohen Lärmschutzwand fürch-

tet der Einwendungsführer eine eingeschränkte Einsehbarkeit seines Einkaufscentrums und somit eine unzumutbare Verschlechterung des Standorts.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird im Wesentlichen auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2. verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die sich durch die Lärmschutzwände im Mittelstreifen ergebende „eingeschränkte Einsehbarkeit“ des Einkaufscenters von untergeordneter Bedeutung, da das Einkaufscenter aufgrund des massiven Baukörpers aus Fahrtrichtung Süden und von der Isarstraße kommend rechtzeitig erkennbar ist und die Lärmschutzwand auch erst nach der Kreuzung der Nordgaustraße/Isarstraße/Brennesstraße beginnt. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass das Einkaufscenter aus Fahrtrichtung Süden bereits zum heutigen Zeitpunkt und auch künftig nur über die Brennesstraße angefahren werden kann.

Die Forderung auf transparente Ausführung der Lärmschutzwand ist – wie auch bereits zu Ziffer 2. ausgeführt - aufgrund der daraus resultierenden Schallreflexionen und der sich damit ergebenden Lärmpegelerhöhungen für die nördlich angrenzende Wohnbebauung zurückzuweisen.

Ein Verzicht auf die Lärmschutzwände im Mittelstreifen im Bereich des Einkaufscenters kommt nicht in Frage, da auch hier bereits die vorgesehenen Lärmschutzwände nicht ausreichen, um die angrenzende Wohnbebauung vollständig vor der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastung zu schützen, so dass zusätzlich noch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses und die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Trotz der eventuellen Auswirkungen auf das Einkaufscenter ist die Maßnahme vernünftigerweise geboten und muss auch konzeptionell nicht geändert werden. Selbst wenn man eine Existenzgefährdung annehmen würde, könnte keine andere Planungsentscheidung fallen. Auf die Ausführungen in diesem Beschluss zur Planrechtfertigung (Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1) und zu den Planungsvarianten (Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2.4) wird verwiesen.

zu 4.: Neue Busspur auf der Nordgaustraße zwischen Sonnenstraße und Brennesstraße in Fahrtrichtung Regensburg-City

Wie der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 ausgeführt hat, handelt es sich um eine kombinierte Bus- und Rechtsabbiegespur. Für die Rechtsabbiegespur wurde im Zusammenhang mit den Planun-

gen für den Gewerbebetrieb eine Maximalbelastung von etwa 150 Kfz/h prognostiziert. Dafür reicht die in den Plänen eingezeichnete Abbiegespur mit etwa 40 m Länge aus. Die genaue Länge der Abbiegespur kann ohne Probleme noch im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt werden, da die Busspur und die anschließende Rechtsabbiegespur nur mittels einer Markierung festgelegt werden. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 wird verwiesen.

zu 5.: Rechtsabbiegespur von der Brennesstraße in die Hans-Hayder-Straße / Einfahrt Parkhaus aus Richtung Osten/Isarstraße

Der Knotenpunkt Brennesstraße / Hans-Hayder-Straße liegt außerhalb des Planfeststellungsbereichs und ist in den Planunterlagen daher auch nicht mehr detailliert dargestellt. Aus den Planunterlagen kann aber abgeleitet werden, dass im angesprochenen Kreuzungsbereich keine Änderung der Spuraufteilung gegenüber dem Ist-Zustand vorgesehen ist. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 wird verwiesen.

zu 6.: Bauausführung

Der Vorhabensträger hat zugesichert die Erreichbarkeit des Einkaufszentrums auch während der Bauzeit sicherzustellen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.3 dieses Beschlusses sowie die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 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.

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 8. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.3 Einwendungsführer 0069

Der Einwendungsführer 0069 ist insoweit durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen, als er Erbbauberechtigter eines von der Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstücks ist. Auf dem Grundstück befindet sich ein Gewerbebetrieb, der an den Einwendungsführer 0148 vermietet ist. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Anlage Nr. 14.1, Plan Nr. 1 sowie Unterlage 14.2).

Zu den schriftlich erhobenen Einwendungen wird entsprechend der Nummerierung des Einwendungsschreibens vom 13. März 2009 folgendes festgestellt:

zu 1.

Der Vorhabensträger hat zugesichert die Erreichbarkeit des Gewerbebetriebes auch während der Bauzeit sicherzustellen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.3 dieses Beschlusses sowie die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung Umsatzverluste und damit verbundene Mietverluste entschädigungsrechtlich auszugleichen ist festzuhalten, dass für einen Straßenanlieger kein Anspruch besteht, dass das umliegende Straßennetz unverändert und eine bisherige günstige Erreichbarkeit des Grundstücks – wobei sich im vorliegenden Fall an den Zufahrtsmöglichkeiten keinerlei Änderungen ergeben (vgl. auch vorstehende Ausführungen zu den Einwendungen des Einwendungsführers 0148) - aufrechterhalten bleibt. Es kann mithin nicht die Beibehaltung bloßer Lagevorteile durchgesetzt werden. Ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. So wie der Anlieger Vorteile aus der Straße für seinen Betrieb zieht, hat er auch Beeinträchtigungen bei einer Änderung in Kauf zu nehmen. Der Anliegergebrauch garantiert keinen Optimalstandard.

Er reicht vielmehr nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums einen Kontakt zur Straße erfordert. Das Risiko einer Kundenabwanderung durch Umfeldveränderungen ist als unternehmerisches Risiko selbst zu tragen, da Art. 14 GG keinen Schutz vor Veränderung der „äußeren“ Gegebenheiten und situationsbedingten Erwerbchancen und -vorteilen gewährt. Eventuelle Nachteile durch Mietverluste sind daher hinzunehmen.

zu 2.

Der erforderliche Grundbedarf ist den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Anlage Nr. 14.1, Plan Nr. 1 und Unterlage 14.2) zu entnehmen. Ein darüber hinausgehender Flächenbedarf ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens, so dass diesbezüglich – unabhängig davon dass hier Entschädigungsfragen angesprochen sind, die in diesem Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden – keine weiteren Regelungen in diesem Beschluss erforderlich sind.

zu 3.

Auf die Ausführungen zu den Einwendungen des Einwendungsführers 0148 wird verwiesen.

zu 4.

Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und vor Fertigstellung des Vorhabens erforderliche Planänderungen unterliegen den Regelungen des Art. 76 BayVwVfG. Soweit es sich um keine unwesentlichen Planänderungen i.S. des Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG handelt ist ein erneutes Anhörungsverfahren nach Art. 73 BayVwVfG durchzuführen, so dass sichergestellt ist, dass sich der Einwendungsführer zu eventuellen Planänderungen äußern bzw. Einwendungen erheben 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.

Um das Planungsziel zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

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

3.4.1.4 Einwendungsführer 0087

Der Einwendungsführer 0087 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird entsprechend der Nummerierung des Einwendungsschreibens folgendes festgestellt:

Teil 1

Unabhängig davon, dass hier Aussagen getroffen wurden, die von der Planfeststellungsbehörde nicht geprüft werden können und auch nicht geprüft werden müssen, da ausschlaggebend allein die der Planfeststellungsbehörde tatsächlich vorgelegten Planunterlagen sind, wurde das mit Regierungsschreiben vom 12. März 2007 eingeleitete Planfeststellungsverfahren mit Einleitung des plangegenständlichen Verfahrens ersetzt. Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die dem Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2007 zugrundeliegenden Planunterlagen den an sie zu stellenden Anforderungen in technischer und rechtlicher Hinsicht gerecht wurden.

Fehlende Alternative Planungen:

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Ziffer 3. der Vorbemerkungen verwiesen.

Überschätzte innerstädtische Verkehrsentwicklung:

Hier wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4. der Vorbemerkungen verwiesen.

Störungen im Bereich der Bundesautobahnen A 3 und A 93 sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Bei entsprechenden Ereignissen auf den angesprochenen Bundesautobahnen sind derzeit bereits entsprechende Bedarfsumleitungen ausgewiesen, die eventuell entsprechend neu definiert werden müssen.

Hinsichtlich des behaupteten Einflusses mobiler Navigationsgeräte auf die Routenwahl von LKW-Lenkern gilt, dass mobile Navigationsgeräte bereits im Ist-Zustand bei Verkehrsstaus auf den beiden Autobahnen die Route über den Lappersdorfer Kreisel und die Amberger Straße als kürzeste Route beinhalten, so dass sich ein möglicher Einfluss der Navigationsgeräte schon jetzt auswirken müsste und somit nicht zu einer Steigerung des Verkehrs nach Verwirklichung des Straßenprojektes führen wird.

Ausbessern einer vergangenen Fehlplanung:

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlage Nr.n im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt. Eventuelle Fehlplanungen früherer Jahre, ob im überregionalen oder regionalen Straßennetz, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Auf die Ausführungen zu 3. und 4. der Vorbemerkungen wird verwiesen.

Regionale Verkehrsplanung:

Auf die Ausführungen zu Ziffer 2. der Vorbemerkungen wird verwiesen.

Lärm- und Schadstoffbelastungen:

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5. der Vorbemerkungen und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4.1 und 3.2.4.3 dieses Beschlusses verwiesen. Das Wohnanwesen des Einwendungsführers weist einen Abstand von über 400 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen

ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Teil 2

Entlastung und Verlagerung von Verkehrsströmen

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4. der Vorbemerkungen wird verwiesen.

Passiver Lärmschutz

Auf die Ausführungen zu Ziffer 5. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Einfahrt in die Amberger Straße aus Richtung Regenstauf/Zeitlarn:

Hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 3. der Vorbemerkungen verwiesen.

Fußgänger- und Radverkehr über die geplante Sallerner Regenbrücke:

Näheres ist den Ausführungen in den Ziffern 3. und 7. der Vorbemerkungen zu entnehmen.

Naherholungszone Regental:

Die Sallerner Regenbrücke zerstört eines der wenigen stadtnahen Erholungszonen im Stadtnorden.

Auf die Ausführungen in den Ziffern 6. und 7. der Vorbemerkungen 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.

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 2. und 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.5 Einwendungsführer 0059

Der Einwendungsführer 0059 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine im Einwendungsschreiben vom 21. Februar 2009 formulierten Einwendungen werden in den Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. Vorbemerkungen ausführlich behandelt. Um Wiederholungen zu vermeiden wird daher auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Ergänzend wird angemerkt, dass das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt aufweist, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.6 Einwendungsführer_0088

Der Einwendungsführer 0088 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Die mit Schreiben vom 11. März 2009 vorgebrachten Einwendungen werden in den Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. – auf die verwiesen wird - ausführlich behandelt.

Bezüglich der vom Einwendungsführer abgelehnten Rechtsabbiegespur von der Isarstraße zur Nordgaustraße ist festzustellen, dass diese Abbiegespur erforderlich ist, um Leistungseinbußen bei der Lichtsignalanlagensteuerung auszugleichen, die durch die langen Fußgänger-Überquerungszeiten in der Nordgaustraße entstehen. Diese Zeiten sind deshalb besonders lang, weil die Überquerungslängen durch die Busspuren groß sind und der Übergang auch behindertengerecht ausgeführt werden muss.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.7 Einwendungsführer 0103

Der Einwendungsführer 0103 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Schreiben vom 9. März 2009 vorgebrachten Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. und 4. der Vorbemerkungen 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.8 Einwendungsführer 0095

Der Einwendungsführer 0095 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 vorgebrachten Einwendungen wird – soweit sie sich auf das plangegenständliche Verfahren beziehen – auf die Ausführungen in den Ziffern 3., 4. und 6. der Vorbemerkungen verwiesen. Planungsüberlegungen aus den 70-iger Jahren des letzten Jahrhunderts sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des

Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.9 Einwendungsführer 0107

Der Einwendungsführer 0107 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine mit Schreiben vom 12. März vorgetragene Einwendungen werden – soweit sie sich konkret auf das gegenständliche Verfahren beziehen – in den Ausführungen in den Ziffern 3. bis 6. ausführlich behandelt.

Soweit eine weitere Donaubrücke gefordert wird, ist darauf hinzuweisen, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich die Zulässigkeit des plangegegenständlichen Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt wird. Eine neue bzw. zusätzliche Donaubrücke ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.10 Einwendungsführer 0104

Der Einwendungsführer 0104 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 12. März 2009 vorgebrachten Einwen-

dungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 500 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.11 Einwendungsführer 0112

Der Einwendungsführer 0112 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Die im Schreiben vom 12. März 2009 vorgetragene Einwendung wird in den Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen ausführlich behandelt.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von knapp über 100 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des

Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.12 Einwendungsführer 0140

Der Einwendungsführer 0140 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.13 Einwendungsführer 0119

Der Einwendungsführer 0119 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 23. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt, liegt im Stadtteil „Unterer Wöhrd“ und somit weit außerhalb des Einwirkungsbereiches des geplanten Straßenprojektes, so dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.14 Einwendungsführer 0114

Der Einwendungsführer 0114 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 23. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 3. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in

diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.15 Einwendungsführer_0149

Der Einwendungsführer 0149 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. In den Ausführungen in den Ziffern 2. und 3. der Vorbemerkungen mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2., 4. bis 6. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 500 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.16 Einwendungsführer_0117

Der Einwendungsführer 0117 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Seine mit Schreiben vom 11. März 2009 vorgebrachte Einwendung bezog sich auf die Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen (= Verlängerung bestehender Lärmschutzwände) im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 im Zuge der Direktrampe Bundesautobahn A 93 über die Verbindungsspanne Bundesstraßen 15/16.

Die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen (Band 3: Unterlage 11) haben ergeben, dass am Anwesen des Einwendungsführers die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt.

Unabhängig davon und nachdem dieser Einwand auch noch von anderen Einwendungsführern vorgebracht wurde, hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagt die bestehende Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend ergänzten Unterlagen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird verwiesen (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 5).

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.17 Einwendungsführer 0115

Der Einwendungsführer 0115 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Soweit bei den einzelnen Brückenbauwerken der Einbau von Übergangskonstruktionen erforderlich ist, wurde dem Vorhabensträger eine lärm mindernde Ausführung im Übergangsbereich zwischen den einzelnen Brückenbauwerken und den weiterführenden Fahrbahnen zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3.4 dieses Beschlusses).

Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, dass auf dem angesprochenen Brückenbauwerk keine Lärmschutzwände erforderlich sind. Unabhängig davon, hat der

Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagt die bestehende Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend ergänzten Unterlagen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird verwiesen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von knapp 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.18 Einwendungsführer_0081

Der Einwendungsführer 0081 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 13. März 2009 teilte der Einwendungsführer mit, dass seine mit Schreiben vom 17. Mai 2007 in dem im Jahr 2007 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren auch für das gegenständliche Verfahren aufrechterhalten werden. Bezüglich der vorgebrachten Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 3. und 4. bis 6. der Vorbemerkungen verwiesen.

Des Weiteren führt der Einwendungsführer aus, dass der Lappersdorfer Kreisel in der jetzigen Form zukunftsträchtiger sei als die geplante Neugestaltung mit Lichtsignalanlagen, die den Verkehrsfluss viel leichter ins Stocken geraten lassen. Hierzu ist festzustellen, dass der Lappersdorfer Kreisel in seiner heutigen Form bereits an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist. Insbesondere zu kurze Verflechtungslängen sorgen im Ist-Zustand regelmäßig für Rückstausituationen bis weit in den Verteilerring hinein. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für den Umbau des Lappersdorfer Kreisels wurden verschiedene Varianten untersucht, die auch in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 3.1.2) und in diesem Beschluss (Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2.5) behandelt sind. Die den festgestellten Planunterlagen zugrundeliegende Lösung hat sich dabei im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit, die Begreifbarkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Abwicklung der verschiedenen Verkehrsströme als die vorzugswürdigste Variante herausgestellt.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist festzustellen, dass der Vorhabensträger zur Festlegung der Vorzugsvariante umfangreiche Planungsüberlegungen erstellt und intensiv untersucht hat. Die Entscheidungsgrundlagen zur Festlegung der Vorzugsvariante wurden vom Vorhabensträger umfassend und nachvollziehbar dargelegt. Mit der gewählten Vorzugsvariante kann das verfolgte und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 näher beschriebene Planungsziel erreicht werden, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe ersichtlich sind, die gegen die gewählte Vorzugsvariante sprechen würden.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 700 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.19 Einwendungsführer 0105

Der Einwendungsführer 0105 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 13. März 2009 erhobenen Einwendungen

wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 600 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.20 Einwendungsführer 0129

Der Einwendungsführer 0129 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 1. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen verwiesen.

Zu den vorgebrachten Einwendungen gegen die geplante neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße und die angesprochene Lärmschutzproblematik in diesem Bereich wird folgendes festgestellt:

Der Marktgemeinderat von Lappersdorf ist der Überzeugung, dass die geplante Zufahrt eine Verkehrsentlastung für die Siedlungsstraße bringen wird, da die Anwohner des östlichen Teils der Siedlungsstraße nicht mehr gezwungen wären, den Umweg über die westliche Ausfahrt zu nehmen, wenn sie zur Regensburger Straße gelangen möchten. Aus Sicht des Marktgemeinderates erscheint es auch unwahrscheinlich, dass die beengten Straßenverhältnisse der Siedlungsstraße den befürchteten „Umfahrungsverkehr“ tatsächlich anziehen könnten.

Die festgestellte Planlösung für den neuen Anschluss der Siedlungsstraße an die Regensburger Straße setzt voraus, dass die Siedlungsstraße, die derzeit nur im Einbahnverkehr befahren wird, auch im Gegenrichtungsverkehr befahren werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde muss daher davon ausgehen, dass hierfür von Seiten des Marktes Lappersdorf – als zuständigen Baulastträger für die Siedlungsstraße - die entsprechenden Voraussetzungen, sei es verkehrsrechtlich oder baulich, geschaffen werden. Die hierzu eventuell erforderlichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zwischen den Einmündungen der Hauptstraße und der Bergstraße in Lappersdorf sehen die festgestellten Planunterlagen keine Lärmschutzwand vor, so dass sich durch die neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße auch keine große und hinsichtlich der Lärmschutzwirkung nachteilige Lücke in der Lärmschutzwand ergeben kann. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabens-träger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert in der Nacht von 49 dB(A) um 1 dB(A) überschritten wird. Für das Anwesen besteht daher Rechtsanspruch auf die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen, da aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen und auch nicht möglich sind. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.2 und 7.2.1.3 sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.21 Einwendungsführer_0106

Der Einwendungsführer 0106 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Hinsichtlich der mit Schreiben vom 1. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 6. der Vorbemerkungen verwiesen.

Zu den vorgebrachten Einwendungen gegen die geplante neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße und die angesprochene Lärmschutzproblematik in diesem Bereich wird folgendes festgestellt:

Der Marktgemeinderat von Lappersdorf ist der Überzeugung, dass die geplante Zufahrt eine Verkehrsentlastung für die Siedlungsstraße bringen wird, da die Anwohner des östlichen Teils der Siedlungsstraße nicht mehr gezwungen wären, den Umweg über die westliche Ausfahrt zu nehmen, wenn sie zur Regensburger Straße gelangen möchten. Aus Sicht des Marktgemeinderates erscheint es auch unwahrscheinlich, dass die beengten Straßenverhältnisse der Siedlungsstraße den befürchteten „Umfahrungsverkehr“ tatsächlich anziehen könnten.

Die festgestellte Planlösung für den neuen Anschluss der Siedlungsstraße an die Regensburger Straße setzt voraus, dass die Siedlungsstraße, die derzeit nur im Einbahnverkehr befahren wird, auch im Gegenrichtungsverkehr befahren werden kann. Die Planfeststellungsbehörde muss daher davon ausgehen, dass hierfür von Seiten des Marktes Lappersdorf – als zuständigen Baulastträger für die Siedlungsstraße - die entsprechenden Voraussetzungen, sei es verkehrsrechtlich oder baulich, geschaffen werden. Die hierzu eventuell erforderlichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zwischen den Einmündungen der Hauptstraße und der Bergstraße in Lappersdorf sehen die festgestellten Planunterlagen keine Lärmschutzwand vor, so dass sich durch die neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße auch keine große und hinsichtlich der Lärmschutzwirkung nachteilige Lücke in der Lärmschutzwand ergeben kann. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabens-träger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert in der Nacht von 49 dB(A) um 1 dB(A) überschritten wird. Für das Anwesen besteht daher Rechtsanspruch auf die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen, da aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen und auch nicht möglich sind. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.2 und 7.2.1.3 sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.22 Einwendungsführer 0118

Der Einwendungsführer 0118 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 1. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabens-träger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert in der Nacht von 49 dB(A) um 1 dB(A) überschritten wird. Für das Anwesen besteht daher Rechtsanspruch auf die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen, da aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen und auch nicht möglich sind. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.2 und 7.2.1.3 sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die lufthygienischen Gutachten der TÜV-SÜD Industrie Service GmbH wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz geprüft. Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten, so dass auch nicht mit den befürchteten größeren gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Folgeschäden zu rechnen ist.

Zu den vorgebrachten Einwendungen gegen die geplante neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße und die angesprochene Lärmschutz in diesem Bereich wird folgendes festgestellt:

Der Marktgemeinderat von Lappersdorf ist der Überzeugung, dass die geplante Zufahrt eine Verkehrsentlastung für die Siedlungsstraße bringen wird, da die Anwohner des östlichen Teils der Siedlungsstraße nicht mehr gezwungen wären, den Umweg über die westliche Ausfahrt zu nehmen, wenn sie zur Regensburger Straße gelangen möchten. Aus Sicht des Marktgemeinderates erscheint es auch unwahrscheinlich, dass die beengten Straßenverhältnisse der Siedlungsstraße den befürchteten „Umfahrungsverkehr“ tatsächlich anziehen könnten.

Die festgestellte Planlösung für den neuen Anschluss der Siedlungsstraße an die Regensburger Straße setzt voraus, dass die Siedlungsstraße, die derzeit nur im Einbahnverkehr befahren wird, auch im Gegenrichtungsverkehr befahren werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde muss daher davon ausgehen, dass hierfür von Seiten des Marktes Lappersdorf – als zuständigen Baulastträger für die Siedlungsstraße - die entsprechenden Voraussetzungen, sei es verkehrsrechtlich oder baulich, geschaffen werden. Die hierzu eventuell erforderlichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zwischen den Einmündungen der Hauptstraße und der Bergstraße in Lappersdorf sehen die festgestellten Planunterlagen keine Lärmschutzwand vor, so dass sich durch die neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße auch keine große und hinsichtlich der Lärmschutzwirkung nachteilige Lücke in der Lärmschutzwand ergeben kann. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.23 Einwendungsführer 0110

Der Einwendungsführer 0110 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 1. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Zu den vorgebrachten Einwendungen gegen die geplante neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße und die angesprochene Lärmschutzproblematik in diesem Bereich wird folgendes festgestellt:

Der Marktgemeinderat von Lappersdorf ist der Meinung, dass die geplante Zufahrt eine Verkehrsbelastung für die Siedlungsstraße bringen wird, da die Anwohner des östlichen Teils der Siedlungsstraße nicht mehr gezwungen wären, den Umweg über die westliche Ausfahrt zu nehmen, wenn sie zur Regensburger Straße gelangen möchten. Aus Sicht des Marktgemeinderates erscheint es auch unwahrscheinlich, dass die beengten Straßenverhältnisse der Siedlungsstraße den befürchteten „Umfahrungsverkehr“ tatsächlich anziehen könnten.

Die festgestellte Planlösung für den neuen Anschluss der Siedlungsstraße an die Regensburger Straße setzt voraus, dass die Siedlungsstraße, die derzeit nur im Ein-

bahnverkehr befahren wird, auch im Gegenrichtungsverkehr befahren werden kann. Die Planfeststellungsbehörde muss daher davon ausgehen, dass hierfür von Seiten des Marktes Lappersdorf – als zuständigen Baulastträger für die Siedlungsstraße – die entsprechenden Voraussetzungen, sei es verkehrsrechtlich oder baulich, geschaffen werden. Die hierzu eventuell erforderlichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zwischen den Einmündungen der Hauptstraße und der Bergstraße in Lappersdorf sehen die festgestellten Planunterlagen keine Lärmschutzwand vor, so dass sich durch die neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße auch keine große und hinsichtlich der Lärmschutzwirkung nachteilige Lücke in der Lärmschutzwand ergeben kann. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabenssträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert in der Nacht von 49 dB(A) um 1 dB(A) überschritten wird. Für das Anwesen besteht daher Rechtsanspruch auf die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen, da aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen und auch nicht möglich sind. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.2 und 7.2.1.3 sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.24 Einwendungsführer 0068

Der Einwendungsführer 0068 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen. Ergänzend wird angemerkt, dass Unterlagen die anlässlich öffentlicher Veranstaltungen vorgestellt oder ggf. verteilt (z.B. Informationsveranstaltung des Staatlichen Bauamtes Regensburg am 9. Oktober 2006) wurden, selbst aber nicht

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind und somit auch nicht in den Abwägungsprozess mit eingebunden werden müssen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.25 Einwendungsführer_0113

Der Einwendungsführer 0113 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den im Schreiben vom 27. März 2007, eingegangen bei der Planfeststellungsbehörde am 13. März 2009, erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. und 4. der Vorbemerkungen verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die derzeit über den Straßenzug Nordgaustraße – Amberger Straße verlaufende Bundesstraße 15 künftig über die verlängerte Nordgaustraße und die Sallerner Regenbrücke zur Verbindungsspanne der Bundesstraßen 15 und 16 geführt wird (vgl. Band 2: Anlage Nr. 7.4, Plan Nr. 1).

Die vom Einwendungsführer vermuteten gewaltigen Verkehrszunahmen auf der Bundesautobahn A 93 aufgrund der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung in Nordosteuropa stehen in keinem Zusammenhang mit dem plangegegenständlichen Straßenbauvorhaben.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.26 Einwendungsführer_0109

Der Einwendungsführer 0109 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 22. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 500 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.27 Einwendungsführer_0141

Der Einwendungsführer 0141 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 5. und 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Entsprechend der öffentlich ausgelegten Planunterlagen wurden für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt keine gesonderten Berechnungen durchgeführt.

In der Erörterungsverhandlung am 9. Februar 2012 hat der Vorhabensträger zugesichert für das Anwesen eine gesonderte Lärmberechnung durchzuführen. Das durch das Büro Müller-BBM erstellte ergänzende Lärmgutachten ergab für das Anwesen maximale Lärmpegel von 49 dB(A) am Tag und 42 dB(A) in der Nacht. 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 werden somit eingehalten und sogar die für Krankenhäuser und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten. Es ist somit davon auszugehen, dass sich im Bereich des Anwesens keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.28 Einwendungsführer 0124

Der Einwendungsführer 0124 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 5. und 6. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des Einwirkungsbereiches des geplanten Straßenprojektes (> 1.000 m), so dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.29 Einwendungsführer 0145

Der Einwendungsführer 0145 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 7. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.30 Einwendungsführer_0116

Der Einwendungsführer 0116 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 19. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabens-träger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten 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.

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 6. und 8. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.31 Einwendungsführer_0062

Der Einwendungsführer 0062 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 23. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 5. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln.

Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.32 Einwendungsführer 0070

Der Einwendungsführer 0070 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 6. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2 sowie 3.1 und 3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Zusätzlich wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 5. bis 7. dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird angemerkt, dass im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren Verfahren die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Maßnahme betroffenen Belange festgestellt wird. Grundlage hierfür sind neben den zu beachtenden gesetzlichen und verwaltungsverfahrenrechtlichen Regelungen die vom Vorhabensträger vorgelegten Planunterlagen. Die Bestandteile dieser Planunterlagen sind in Teil A, Abschnitt II näher beschrieben. Soweit sich der Einwendungsführer auf diesem Planfeststellungsverfahren vorgängige Untersuchungen (z.B. Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005, Verkehrsentwicklungsplan Regensburg, Ver-

kehrsentwicklungsplan Bamberg usw.) und diesen Untersuchungen zugrundeliegenden Gutachten sowie deren Richtigkeit und Vollständigkeit bezieht, ist festzustellen, dass diese nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind und diesbezügliche Fragen und Einwendungen daher in diesem Planfeststellungsverfahren weder behandelt werden können noch behandelt werden müssen. Ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist der Schriftverkehr des Einwendungsführers mit Gutachtern oder Aussagen von Vertretern der Stadt Regensburg bei öffentlichen Veranstaltungen. Ebenso wenig Thema dieses Planfeststellungsverfahrens sind

- mögliche Zuschüsse für das Straßenbauprojekt,
- das Wien-Memorandum der UNESCO (Weltkulturerbe Regensburg und Stadthof),
- das Urteil des Verwaltungsgerichtes Regensburg Az. RO 3 K 08.00238.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die der Planung zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchungen von Professor Dr.-Ing. Kurzak methodisch richtig erarbeitet, inhaltlich nachvollziehbar und basieren auf ausreichenden Daten; sie sind daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch die Zusammenhänge mit Straßen außerhalb des Baubereichs sind berücksichtigt. Die Forderung auf Durchführung neuer Verkehrsuntersuchungen wird daher zurückgewiesen.

Die von der TÜV-SÜD Industrie Service GmbH erstellten lufthygienischen Gutachten wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz geprüft. Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten.

Die Forderung auf Einrichtung einer eigenen Messstation im Bereich des Lappersdorfer Kreisels und 14-tägige Messungen, da nach Ansicht des Einwendungsführers die Berücksichtigung der Ergebnisse der Messstation am Schwanenplatz und an 49 anderen Messpunkten nicht ausreiche, wird ebenso zurückgewiesen wie die Forderungen

- auf Ermittlung bestimmter Verkehrsanteile,
- der Untersuchung der Zulässigkeit des Betreibens eines Sportplatzes im Bereich der Sallerner Regenbrücke sowie
- der Reflexion über den Umgang mit Kindern.

Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3.3 dieses Beschlusses ausgeführt, ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen luft-hygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt bzw. das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz hat diese Einschätzung bestätigt. Im Übrigen entzieht sich die Grundbelastung des Prognosejahres 2030 der messtechnischen Überprüfung. Für die Ansetzung der Grundbelastung wurden von der TÜV-SÜD Industrie Service GmbH die langjährigen Messreihen des Landesüberwachungssystems Bayern herangezogen. Die Dauermessstationen des Landesüberwachungssystems Bayern stehen bestimmungsgemäß an repräsentativen Standorten und erlauben eine bessere Beurteilung als 14-tägige Messungen, deren Ergebnisse im Wesentlichen von der Witterung abhängen, also gerade nicht repräsentativ sein können. Im Übrigen sind die Grenzwerte so deutlich unterschritten, dass auch eine – im plausiblen Rahmen – höher angesetzte Grundbelastung zu keiner anderen Prognose der Kernaussage führen würde.

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung stellt in der Abwägung angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem kann die mit dem Bauvorhaben angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

Soweit die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wird, geht es vorrangig um Verkehrspolitik. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sowie die Einrichtung von geeigneten Park & Ride-Anlagen, sollten stattdessen gefördert werden.

Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

Bezüglich der vom Einwendungsführer angesprochenen Regenklärbecken im Bereich des Lappersdorfer Kreisels ist festzustellen, dass diese Becken mit einer Tauchwand ausgestattet werden, mittels derer ein Auffangraum geschaffen werden kann, in dem die Schwebstoffe und Leichtflüssigkeiten (z.B. bei einem Unfall mit einem Tanklastwagen) sicher zurückgehalten werden. Die Regenklärbecken sind für ein entsprechend großes Regenereignis bemessen, so dass nur bei sehr großen Regenereignissen eine Ableitung des Abwassers über einen Notüberlauf in den Regen erfolgt. Bei einem solchen Regenereignis ist allerdings die Schmutzlast durch Verdünnung sehr gering, so dass eine Schädigung des Regen durch das Abwasser aus den Regenklärbecken nicht zu erwarten ist. Das Entwässerungskonzept wurde im Übrigen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt.

Soweit der Einwendungsführer im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür fordert, dass durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme seine Wohnung bzw. sein Anwesen einen Wertverlust erleiden ist festzustellen, dass durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet ist, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt einen Abstand von über 500 m zum geplanten Straßenprojekt aufweist. Gesonderte Berechnungen für das Anwesen wurden nicht durchgeführt. 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.33 Einwendungsführer_0092

Der Einwendungsführer 0092 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 7. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 3. bis 5. und 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des Einwirkungsbereiches des geplanten Straßenprojektes (> 1.000 m), so dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.34 Einwendungsführer 0076

Der Einwendungsführer 0076 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 5. und 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des Einwirkungsbereiches des geplanten Straßenprojektes (> 2.500 m), so dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.35 Einwendungsführer 0108

Der Einwendungsführer 0108 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, dass auf dem angesprochenen Brückenbauwerk keine Lärmschutzwände erforderlich sind. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagt die bestehende Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend ergänzten Unterlagen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird verwiesen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Bezüglich der Auffassung des Einwendungsführers, der Markt Lappersdorf müsse zum Schutz seiner Einwohner gegen den Bau der Sallerner Regenbrücke Einwendungen erheben, ist festzustellen, dass der Markt Lappersdorf die Planungen zum gegenständlichen Bauvorhaben grundsätzlich begrüßt.

Soweit eine weitere Donaubrücke gefordert wird, ist darauf hinzuweisen, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich die Zulässigkeit des plange-

genständlichen Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt wird. Eine neue bzw. zusätzliche Donaubrücke ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des Einwirkungsbereiches des geplanten Straßenprojektes (> 600 m), so dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.36 Einwendungsführer 0153

Der Einwendungsführer 0153 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Die im Bereich der nördlichen Ausfahrt des Einkaufszentrums vorgesehenen zwei Linksabbiegespuren führen sicherlich zu keinen steigenden Verkehrsbelastungen, sondern sind erforderlich um aufgrund der Kürze der Aufstellspuren entsprechende Aufstellflächen für den Linksabbieger in die Nordgaustraße zur Verfügung zu stellen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchG geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.37 Einwendungsführer 0147

Der Einwendungsführer 0147 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 8. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass die nach die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.38 Einwendungsführer 0142

Der Einwendungsführer 0142 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 4. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 5. und 6. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des Einwirkungsbereiches des geplanten Straßenprojektes (> 5,5 km), so dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.39 Einwendungsführer 0150

Der Einwendungsführer 0150 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 27. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen verwiesen.

Ergänzend wird angemerkt, dass die Gallingkofer Regenbrücke nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist, so dass auch die geforderte Lärmschutzwand auf diesem Brückenbauwerk nicht Thema in diesem Planfeststellungsverfahren sein kann. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 8. Februar 2012 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der in Ziffer 3 des Einwendungsschreibens bemängelten Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerkes über die Verbindungsspanne Bundesstraßen 15 und 16 hat der Vorhabensträger in den Erörterungsverhandlungen am 6. und 8. Februar 2012 zugesagt diese Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerkes 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung ergänzten Unterlagen wird verwiesen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Für das Anwesen des Einwendungsführers haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten 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.

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 6. und 8. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.40 Einwendungsführer 0158

Der Einwendungsführer 0158 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 26./27. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.41 Einwendungsführer 0120

Der Einwendungsführer 0120 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 27. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.42 Einwendungsführer_0065

Der Einwendungsführer 0065 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 4. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich die Zulässigkeit des plangegenständlichen Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt wird. Anderweitige Verkehrskonzepte (z.B. Verkehrskonzept der derori Entwicklungs GmbH) sind nicht und können auch nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens werden.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt, weist einen Abstand von ca. 500 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.43 Einwendungsführer_0067

Der Einwendungsführer ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 24. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4., 5. und 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt außerhalb des Wirkungsbereiches des geplanten Straßenprojekts, so dass sich im Bereich des Anwesens keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.44 Einwendungsführer_0071

Der Einwendungsführer 0071 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 5. und 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4.1 und 3.2.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.45 Einwendungsführer_0097

Der Einwendungsführer 0097 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. und 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4.1 und 3.2.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit der Einwendungsführer eine Wertminderung seiner Immobilie geltend macht, ist folgendes festzustellen:

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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 bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (passiver Lärmschutz) ausgeglichen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen maximale Lärmwerte von 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben. 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 werden somit eingehalten, so dass kein rechtlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Zur Befürchtung, dass sich mit Realisierung des Straßenprojektes in der Regensburger Straße starke Verkehrszunahmen ergeben werden, kommt das Verkehrsgutachten von Professor Dr.-Ing. Kurzak zum Ergebnis, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Regensburger Straße im Ausbaubereich im Prognosejahr 2030 in Etwa auf dem heutigen Niveau bewegen wird.

Zu den vorgebrachten Einwendungen gegen die geplante neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße und dem fehlenden Lärmschutz im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers wird folgendes festgestellt:

Der Marktgemeinderat von Lappersdorf ist der Überzeugung, dass die geplante Zufahrt eine Verkehrsentlastung für die Siedlungsstraße bringen wird, da die Anwohner des östlichen Teils der Siedlungsstraße nicht mehr gezwungen wären, den Umweg über die westliche Ausfahrt zu nehmen, wenn sie zur Regensburger Straße gelangen möchten. Aus Sicht des Marktgemeinderates erscheint es auch unwahrscheinlich, dass die beengten Straßenverhältnisse der Siedlungsstraße den befürchteten „Umfahrungsverkehr“ tatsächlich anziehen könnten.

Die festgestellte Planlösung für den neuen Anschluss der Siedlungsstraße an die Regensburger Straße setzt voraus, dass die Siedlungsstraße, die derzeit nur im Einbahnverkehr befahren wird, auch im Gegenrichtungsverkehr befahren werden kann. Die Planfeststellungsbehörde muss daher davon ausgehen, dass hierfür von Seiten des Marktes Lappersdorf – als zuständigen Baulastträger für die Siedlungsstraße - die entsprechenden Voraussetzungen, sei es verkehrsrechtlich oder baulich, geschaffen werden. Die hierzu eventuell erforderlichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zwischen den Einmündungen der Hauptstraße und der Bergstraße in Lappersdorf sehen die festgestellten Planunterlagen keine Lärmschutzwand vor, da eine Lärmschutzwand hier aufgrund der topographischen Verhältnisse ausscheidet und sich aufgrund der Lücke in der Lärmschutzwand wegen des Anschlusses der Siedlungsstraße lärmschutztechnische Nachteile ergeben würden. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.46 Einwendungsführer 0173

Der Einwendungsführer 0173 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. und 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4.1 und 3.2.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit der Einwendungsführer eine Wertminderung seiner Immobilie geltend macht, ist folgendes festzustellen:

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernäsungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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 bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (passiver Lärmschutz) ausgeglichen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen maximale Lärmwerte von 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben. 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 werden somit eingehalten, so dass kein rechtlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, dass auf den Brückenbauwerken im Zuge der Direktrampe von der Bundesautobahn A 93 zur Bundesstraße 16 keine Lärmschutzwände erforderlich sind. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagt die bestehende Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend ergänzten Unterlagen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird verwiesen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Zur Befürchtung, dass sich mit Realisierung des Straßenprojektes in der Regensburger Straße starke Verkehrszunahmen ergeben werden, kommt das Verkehrsgutachten von Professor Dr.-Ing. Kurzak zum Ergebnis, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Regensburger Straße im Ausbaubereich im Prognosejahr 2030 in Etwa auf dem heutigen Niveau bewegen wird.

Zu den vorgebrachten Einwendungen gegen die geplante neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße und die fehlende Lärmschutz im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers wird folgendes festgestellt:

Der Marktgemeinderat von Lappersdorf ist der Überzeugung, dass die geplante Zufahrt eine Verkehrsentlastung für die Siedlungsstraße bringen wird, da die Anwohner des östlichen Teils der Siedlungsstraße nicht mehr gezwungen wären, den Umweg über die westliche Ausfahrt zu nehmen, wenn sie zur Regensburger Straße gelangen möchten. Aus Sicht des Marktgemeinderates erscheint es auch unwahrscheinlich, dass die beengten Straßenverhältnisse der Siedlungsstraße den befürchteten „Umfahrungsverkehr“ tatsächlich anziehen könnten.

Die festgestellte Planlösung für den neuen Anschluss der Siedlungsstraße an die Regensburger Straße setzt voraus, dass die Siedlungsstraße, die derzeit nur im Einbahnverkehr befahren wird, auch im Gegenrichtungsverkehr befahren werden kann. Die Planfeststellungsbehörde muss daher davon ausgehen, dass hierfür von Seiten des Marktes Lappersdorf – als zuständigen Baulastträger für die Siedlungsstraße - die entsprechenden Voraussetzungen, sei es verkehrsrechtlich oder baulich, geschaffen werden. Die hierzu eventuell erforderlichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zwischen den Einmündungen der Hauptstraße und der Bergstraße in Lappersdorf sehen die festgestellten Planunterlagen keine Lärmschutzwand vor, da eine Lärmschutzwand hier aufgrund der topographischen Verhältnisse ausscheidet und sich aufgrund der Lücke in der Lärmschutzwand wegen des Anschlusses der Siedlungsstraße lärmschutztechnische Nachteile ergeben würden. Auf die Ausführungen in

Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.47 Einwendungsführer 0125

Der Einwendungsführer 0125 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 5. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4.1 und 3.2.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 300 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.48 Einwendungsführer_0135

Der Einwendungsführer 0135 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.49 Einwendungsführer_0134

Der Einwendungsführer 0134 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2., 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, dass auf den Brückenbauwerken im Zuge der Direktrampe von der Bundesautobahn A 93 zur Bundesstraße 16 keine Lärmschutzwände erforderlich sind. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagt die bestehende Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend ergänzten Unterlagen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird verwiesen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabens-träger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert in der Nacht von 49 dB(A) um 1 dB(A) überschritten wird. Der Einwendungsführer hat daher Rechtsanspruch auf die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen. Auf die Auf-lagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.2 und 7.2.1.3 sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fazit:

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

Die 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 Erörte-rungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.50 Einwendungsführer_0077

Der Einwendungsführer 0077 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 6. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 6. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 wird verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabens-träger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass 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 um 5 dB(A) am Tag und 8 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Die Immissionsorte, die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben, sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.1 dieses Be-schlusses aufgeführt. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Be-schlusses genannten Voraussetzungen vorliegen haben die Eigentümer dieser Woh-nungen einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarun-gen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Eigentümer der Gebäude/Wohnungen entspre-chend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4.1 dieses Beschlusses festge-setzt für welche Immissionsorte dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädi-gung des „Außenwohnbereiches“ besteht.

Auf die umfangreichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der abgelehnten Rechtsabbiegespur von der Isarstraße zur Nordgaustraße ist festzustellen, dass diese Abbiegespur erforderlich ist, um Leistungseinbußen bei der Lichtsignalanlagensteuerung auszugleichen, die durch die langen Fußgänger-Überquerungszeiten in der Nordgaustraße entstehen. Diese Zeiten sind deshalb besonders lang, weil die Überquerungslängen durch die Busspuren groß sind und der Übergang auch behindertengerecht ausgeführt werden muss. Durch das gesamte Bauvorhaben werden Eingriffe verursacht, die zu einem Verlust von Einzelbäumen mit einer Kronengrundfläche von ca. 6.100 m² führen. Als Ausgleich werden 390 neue Bäume angepflanzt, die nach 3 Vegetationsperioden eine Kronengrundfläche von ca. 5.300 m² haben (15 m²/Baum I. Wuchsordnung, 10 m² je Baum II. Wuchsordnung). Es ist daher von einem mittelfristigen Ausgleich der Eingriffe in die siedlungsklimatologischen Funktionen auszugehen.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.51 Einwendungsführer 0100

Der Einwendungsführer 0100 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass von den die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeugen aufgewirbelt wird. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.52 Einwendungsführer_0121

Der Einwendungsführer 0121 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 26. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen und die Ziffern 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen das der Einwendungsführer als Adresse angegeben hat, weist einen Abstand von über 1 km zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des

Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.53 Einwendungsführer 0060

Der Einwendungsführer 0060 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 27. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. der Vorbemerkungen und die Ziffern 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass 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 um bis zu 7 dB(A) am Tag und bis zu 10 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Die Immissionsorte, die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben, sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.1 dieses Beschlusses aufgeführt. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen haben die Eigentümer dieser Wohnungen einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Eigentümer der Gebäude/Wohnungen entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4.1 dieses Beschlusses festgesetzt für welche Immissionsorte dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ besteht.

Auf die umfangreichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Soweit der Einwendungsführer gegen eine „Ausparung der Einhausung der Kreuzung Isarstraße/Brennesstraße“ Einspruch erhebt und eine Verlängerung der Einhausung bis zur Kreuzung der Nordgaustraße/Donaustauer Straße fordert, so ist festzustellen, dass

- unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 die Kosten für ein solches Bauwerk außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen;
- aufgrund der anzubindenden Straßen im Einmündungsbereich der Sonnenstraße und dem Kreuzungsbereich mit der Isarstraße/Brennesstraße das Einhausungsbauwerk nicht durchgängig erstellt werden könnte und sich in lärmtechnischer Sicht somit Lücken ergeben die sich nachteilig auf die angrenzende Bebauung auswirken und
- der Abschnitt der Nordgaustraße zwischen den Kreuzungen mit der Isarstraße/Brennesstraße und der Donaustauffer Straße nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist

Bezüglich der abgelehnten Rechtsabbiegespur von der Isarstraße zur Nordgaustraße ist festzustellen, dass diese Abbiegespur erforderlich ist, um Leistungseinbußen bei der Lichtsignalanlagensteuerung auszugleichen, die durch die langen Fußgänger-Überquerungszeiten in der Nordgaustraße entstehen. Diese Zeiten sind deshalb besonders lang, weil die Überquerungslängen durch die Busspuren groß sind und der Übergang auch behindertengerecht ausgeführt werden muss. Durch das gesamte Bauvorhaben werden Eingriffe verursacht, die zu einem Verlust von Einzelbäumen mit einer Kronengrundfläche von ca. 6.100 m² führen. Als Ausgleich werden 390 neue Bäume angepflanzt, die nach 3 Vegetationsperioden eine Kronengrundfläche von ca. 5.300 m² haben (15 m²/Baum I. Wuchsordnung, 10 m² je Baum II. Wuchsordnung). Es ist daher von einem mittelfristigen Ausgleich der Eingriffe in die siedlungsklimatologischen Funktionen auszugehen.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.54 Einwendungsführer_0075

Der Einwendungsführer 0075 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen

sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 80 m zum geplanten Straßenprojekt auf. Gesonderte Berechnungen für das Anwesen wurden nicht durchgeführt. 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich die Zulässigkeit des plangegegenständlichen Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt wird. Anderweitige Verkehrskonzepte (z.B. Verkehrskonzept der derori Entwicklungs GmbH) sind nicht Gegenstand und können auch nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens werden. Ebenso nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung ist die Frage der Finanzierung der Maßnahme.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.55 Einwendungsführer_0181

Der Einwendungsführer 0181 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 80 m und die angeführte Wohnung einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf. Gesonderte Berechnungen wurden weder für das Wohnanwesen

noch für die angeführte Wohnung durchgeführt. 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich die Zulässigkeit des plangegenständlichen Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt wird. Anderweitige Verkehrskonzepte (z.B. Verkehrskonzept der derori Entwicklungs GmbH) sind nicht Gegenstand und können auch nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens werden. Ebenso nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung ist die Frage der Finanzierung der Maßnahme.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.56 Einwendungsführer 0182

Der Einwendungsführer 0182 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen, die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2 dieses Beschlusses sowie die vorstehenden Ausführungen zu den Einwendungen der Einwendungsführer 0075 und 0181 verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 1 km zum geplanten Straßenprojekt auf. Gesonderte Berechnungen wurden für das Wohnanwesen nicht durchgeführt. Aufgrund des großen Abstandes ist eine Überschreitung der zulässigen gesetzlichen Grenzwerte auszuschließen, so dass sich im Bereich des Anwesens keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Aus-

wirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich die Zulässigkeit des plangegegenständlichen Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt wird. Anderweitige Verkehrskonzepte (z.B. Verkehrskonzept der derori Entwicklungs GmbH) sind nicht Gegenstand und können auch nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens werden. Ebenso nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung ist die Frage der Finanzierung der Maßnahme.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.57 Einwendungsführer_0080

Der Einwendungsführer 0080 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.58 Einwendungsführer 0111

Der Einwendungsführer 0111 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.59 Einwendungsführer 0126

Der Einwendungsführer 0126 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 6. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2 und 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Soweit bei den einzelnen Brückenbauwerken der Einbau von Übergangskonstruktionen erforderlich ist, wurde dem Vorhabensträger eine lärmindernde Ausführung im Übergangsbereich zwischen den einzelnen Brückenbauwerken und den weiterführenden Fahrbahnen zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3.4 dieses Beschlusses).

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.60 Einwendungsführer_0133

Der Einwendungsführer 0133 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2 und 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.61 Einwendungsführer_0137

Der Einwendungsführer 0137 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.62 Einwendungsführer_0061

Der Einwendungsführer 0061 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 23. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 5. der Vorbemerkungen verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich die Zulässigkeit des plangegegenständlichen Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt wird. Anderweitige Verkehrskonzepte (z.B. Verkehrskonzept der derori Entwicklungs GmbH, Argumente der Bürgerinitiative „LOS“ usw.) sind nicht Gegenstand und können auch nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens werden. Ebenso nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung ist die Frage der Finanzierung der Maßnahme.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.63 Einwendungsführer_0101

Der Einwendungsführer 0101 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 26. Februar 2009 forderte der Einwendungsführer

- a) die südliche Lärmschutzwand ab der Einhausung bis zur Kreuzung mit der Amberger Straße auf 5,00 m zu erhöhen,
- b) den Einbau von Lärmschutzfenstern an der Nord- und Ostseite der angeführten Anwesen und
- c) eine ausreichende Beleuchtung des südlich der in a) genannten Lärmschutzwand verlaufenden Geh- und Radweges.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

zu a) Der Forderung des Einwendungsführers ist der Vorhabensträger insoweit nachgekommen, als er die südliche Lärmschutzwand um 1,10 m auf 4,10 m und die Lärmschutzwand im Mittelstreifen um 1,20 m auf 4,20 m erhöht hat. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 (Verhältnismäßigkeitsprüfung - Nutzen-Kosten-Analyse) stehen die Kosten für eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 9. Februar 2012 wird verwiesen.

zu b) Wie die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, wird trotz der vorgesehenen Lärmschutzwände

- am Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert in der Nacht von 49 dB(A) um 1 dB(A) und

- am zusätzlich angeführten 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 um 1 dB(A) bzw. 4 dB(A) überschritten.

Die Immissionsorte, die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben, sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.1 dieses Beschlusses aufgeführt. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen hat der Eigentümer des Wohnanwesens einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Eigentümer der Gebäude/Wohnungen entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

zu c) Der Vorhabensträger hat in der Erörterungsverhandlung am 9. Februar 2012 zugesichert den Geh- und Radweg entsprechend zu beleuchten.

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 6. und 9. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.64 Einwendungsführer 0122

Der Einwendungsführer 0122 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen

ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.65 Einwendungsführer 0138

Der Einwendungsführer 0138 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1 und 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.66 Einwendungsführer_0066

Der Einwendungsführer 0066 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 3. März 2009 erhobenen Einwendungen sowie den zum Gegenstand der Einwendungen gemachten Aussagen der Bürgerinitiative „LOS“ wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1, 3.2.2 und 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich die Zulässigkeit des plangegegenständlichen Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt wird. Anderweitige Verkehrskonzepte (z.B. Verkehrskonzept der derori Entwicklungs GmbH, Argumente der Bürgerinitiative „LOS“ usw.) selbst sind nicht Gegenstand und können auch nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens werden. Ebenso sind Petitionsverfahren nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Zu den Argumenten der Bürgerinitiative „LOS“ ist festzustellen, dass diese in den Ziffern 2. bis 7. Vorbemerkungen prinzipiell mitbehandelt wurden.

Entgegen der Annahme des Einwendungsführers, dass der zwischenzeitlich bereits abgeschlossene Ausbau der Nordgaustraße zwischen der Holzgartenstraße und der Isarstraße (Ausbau der Nordgaustraße, 1. Bauabschnitt – Planfeststellungsbeschluss vom 24. August 2007) mit dem gegenständlichen Bauvorhaben eine Gesamtmaßnahme bildet, bleibt festzuhalten, dass der 1. Bauabschnitt der Nordgaustraße einen eigenen Ausbauabschnitt darstellt. Die Durchführung eines eigenen Planfeststellungsverfahrens für die Maßnahme „Ausbau der Nordgaustraße zwischen Holzgartenstraße und Isarstraße“ und der plangegegenständlichen Baumaßnahme war daher zulässig.

Die im Rahmen dieses 1 Bauabschnittes geplanten Maßnahmen dienen einerseits der Beschleunigung des ÖPNV und andererseits der Beseitigung bereits bestehender straßenbautechnischer (Fahrbahnschäden) und verkehrlicher Missstände (Verkehrsstaus an den Kreuzungen in Spitzenzeiten). Diese Maßnahmen sind für sich allein gesehen verkehrswirksam. Mit Durchführung des 1 Ausbauabschnittes der Nordgaustraße wurden keine Zwangspunkte geschaffen, die den Neubau der Sallerner Regenbrücke zwingend erforderlich machen würden. Es handelt sich somit um keine unzulässige Abschnittsbildung.

Die Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen im Zuge des 1. Bauabschnittes der Nordgaustraße machen nicht zwingend den Ausbau der nördlich anschließenden Nordgaustraße und den Neubau der Sallerner Brücke erforderlich. Die fragliche Strecke der Nordgaustraße konnte für sich allein beurteilt werden, da sie, im Gegensatz z.B.

zur nach Norden weiterführenden Strecke eine starke Trasse des öffentlichen Verkehrs darstellt, deren Funktion durch die anstehende Baumaßnahme grundlegend gestärkt wurde. Weiterhin wurden eine Erneuerung der Bausubstanz und punktuelle Leistungssteigerungen durchgeführt. Diese Maßnahmen wären auch ohne Ausbau der Nordgaustraße nördlich der Isarstraße mit dem Neubau der Sallerner Brücke erforderlich gewesen. Auf den angeführten Beschluss vom 24. August 2007, der dem Einwendungsführer vorliegt, wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Zu den im Schreiben vom 3. März 2009 gestellten Fragen wird folgendes ausgeführt:

zu 1.: Bezüglich der Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses verwiesen, wonach als Ergebnis festzuhalten bleibt, dass der Standard des Vorhabens keine besondere ökologische Empfindlichkeit aufweist, 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.

zu 2.: Die Planrechtfertigung und das Planungsziel sind in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 ausführlich beschrieben. Das Vorhaben wirkt sich dabei lediglich auf das Stadtgebiet von Regensburg und das Gebiet des Marktes Lappersdorf aus. Auswirkungen auf den Bereich des Marktes Regenstauf sind nicht zu erwarten, so dass auch der Markt Regenstauf nicht im Verfahren mit zu beteiligen war.

zu 3.: Eine Beantwortung der Frage hat sich mit Durchführung der Erörterungsverhandlung im Februar 2012 erübrigt.

zu 4.: Durch das gesamte Bauvorhaben werden Eingriffe verursacht, die zu einem Verlust von Einzelbäumen mit einer Kronengrundfläche von ca. 6.100 m² führen. Als Ausgleich werden 390 neue Bäume angepflanzt, die nach 3 Vegetationsperioden eine Kronengrundfläche von ca. 5.300 m² haben (15 m²/Baum I. Wuchsordnung, 10 m² je Baum II. Wuchsordnung). Es ist daher von einem mittelfristigen Ausgleich der Eingriffe in die siedlungsklimatologischen Funktionen auszugehen. Die genannten 390 Bäume, die als Ersatz gepflanzt werden, sind im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahmen vorgesehen (vgl. Band 3: Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2). Ersatzpflanzungen in anderen Stadtbezirken sind nicht vorgesehen. Aufgrund fachlicher Vorgaben kann der Pflanzabstand von Straßenbäumen und Baumpflanzungen an anderen Stellen nicht beliebig vermindert werden, daher sind in der ökologischen Gesamtbilanz für fehlende Ersatzbaumpflanzungen Neuanlagen anderer Bio-

toptypen (Ersatzmaßnahmen) vorgesehen. Die Realisierung aller Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen erfolgt im zeitlich nahen Zusammenhang mit den Baumaßnahmen (maximal eine Vegetationsperiode nach Abschluss der Bauarbeiten).

zu 5.: Die Frage bezieht sich auf die Kleingartenanlage im Zuge des Ausbaus des 1. Bauabschnittes der Nordgaustraße, der zwischenzeitlich bereits abgeschlossen ist.

zu 6.: Auf die Ausführungen zu Ziffer 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen. Verkehrsrechtliche Anordnungen wie z.B. eine Sperrung der Amberger Straße für den Lkw-Verkehr sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

zu 7.: Hier gelten die Ausführungen zu vorstehender Frage Nr. 5

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 500 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.67 Einwendungsführer_0078

Der Einwendungsführer 0078 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt. Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen im Übrigen, dass auf der Sallerner Regenbrücke keine Lärmschutzwände erforderlich sind.

Hinsichtlich der Befürchtung, die im Zuge des Umbaus des Lappersdorfer Kreisels erforderlich werdenden Lichtsignalanlagen könnten sich nachteilig auf den Verkehrsfluss auswirken und zu Ausweichverkehr in der Amberger Straße führen ist festzustellen, dass diese lichtsignalgesteuerten Verkehrsregelungen erforderlich sind um die jeweilig Kreuzungs- und Einmündungsbereiche entsprechend leistungsfähig und verkehrssicher auszubilden. Durch eine synchronisierte Schaltung der Lichtsignalanlagen kann ein reibungsloser Verkehrsabfluss im Bereich des umgebauten Lappersdorfer Kreisels sichergestellt werden.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.68 Einwendungsführer_0123

Der Einwendungsführer 0123 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2 und 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.69 Einwendungsführer 0064

Der Einwendungsführer 0064 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 4. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen verwiesen.

Darüber hinaus zeigen die durchgeführten Lärmberechnungen, dass auf den angesprochenen Brückenbauwerken keine Lärmschutzwände erforderlich sind. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagt die bestehende Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend ergänzten Unterlagen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird verwiesen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von knapp 600 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.70 Einwendungsführer 0079, 183 und 0184

Die Einwendungsführer 0079, 183 und 184 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 4. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Erforderlichkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses verwiesen, wonach als Ergebnis festzuhalten bleibt, dass der Standard des Vorhabens keine besondere ökologische Empfindlichkeit aufweist, 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.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer 0184 wohnt haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass 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 um 2 dB(A) am Tag und 5 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Die Immissionsorte, die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben, sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.1 dieses Beschlusses aufgeführt. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen hat der Eigentümer dieses Wohnanwesens einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Eigentümer der Gebäude/Wohnungen entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4.1 dieses Beschlusses festgesetzt für welche Immissionsorte dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ besteht.

Auf die umfangreichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Mit Durchführung der vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers 0184 sind erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität nicht zu erwarten.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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.

Die Anwesen in denen die Einwendungsführer 0079 und 0183 wohnen weisen einen Abstand von rd. 160 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.71 Einwendungsführer 0072

Der Einwendungsführer 0072 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 13. März 2009 teilte der Einwendungsführer mit, dass die im Jahr 2007 eingereichten Einwendungen aufrechterhalten werden. Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. der Vorbemerkungen und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Soweit bei den einzelnen Brückenbauwerken der Einbau von Übergangskonstruktionen erforderlich ist, wurde dem Vorhabensträger eine lärmindernde Ausführung im Übergangsbereich zwischen den einzelnen Brückenbauwerken und den weiterführenden Fahrbahnen zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3.4 dieses Beschlusses).

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.72 Einwendungsführer 0085

Der Einwendungsführer 0085 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf und liegt außerhalb des Baubereichs, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.1 dieses Beschlusses sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe erkennbar, dass der in Ziffer 5. des Einwendungsschreibens angeführte Gleichheitsgrundsatz verletzt worden wäre. Die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und nicht beanstandet.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.73 Einwendungsführer_0091

Der Einwendungsführer 0091 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 6. der Vorbemerkungen und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen. Entgegen der Auffassung des Einwendungsführers stellen diese Spritzschutzwände eine wirksame Maßnahme zum Schutz der Regentaläue dar.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf und liegt außerhalb des Baubereichs, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.74 Einwendungsführer 0151

Der Einwendungsführer 0151 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 13. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 2 km zum geplanten Straßenprojekt auf und liegt somit weit außerhalb des Wirkungsbereiches der gegenständlichen Maßnahme. Es kann daher ausgeschlossen werden, dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers durch das Bauvorhaben verursachte schädliche 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.75 Einwendungsführer 0157

Der Einwendungsführer 0157 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 1. bis 7. der Vorbemerkungen, die Ausführungen zu den entsprechenden Einwendungen des Bund Naturschutz in Bayern in vorstehender Ziffer 3.3.2 und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.2.2, 3.2.4, 3.2.5 und 3.2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 3: Unterlage 12; Anlagen Nrn. 12.1 A-1 und 12.1 A-2; Anlagen Nrn. 12.2 A-1, A-1.1 und 12.2 A-2; Band 4: Unterlage 12.0; Unterlagen 12.1 und 12.2, jeweils Blatt Nr. 1) sowie die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.4; Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 2) und zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3) bzw. FFH-Vorprüfung (Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 1) entsprechen nach Feststellung der Höheren Naturschutzbehörde in vollem Umfang den an sie zu stellenden Anforderungen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4.3 tragen die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen dazu bei, die durch das Straßenbauvorhaben insgesamt 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 mit Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen die durch das Straßenbauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden können.

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).

Die Verträglichkeit des Vorhabens „Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerer Regenbrücke mit Anschluss an die Regensburger Straße“ mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets (DE 6741-371) „Chamb, Regentalaue und Regen zwischen Roding und Donaumündung“ ist unter Einhaltung der Schadensbegrenzungsmaß-

nahmen insgesamt gegeben. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auch die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bezüglich der Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses verwiesen, wonach als Ergebnis festzuhalten bleibt, dass der Standard des Vorhabens keine besondere ökologische Empfindlichkeit aufweist, 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.

Die Sallerner Brücke wurde möglichst transparent geplant. Auf Dämme in den Rampen wurde bis auf die Randbereiche verzichtet, so dass die Vorlandbrücken das Tal fast auf ganzer Breite überspannen. Die ausgewählte Variante mit ihrer ruhigen und niedrigen Überbaukonstruktion fügt sich bestens in das durch einen flachen Talraum geprägte Landschaftsbild ein und steht auch nicht in Konkurrenz mit der Stadtsilhouette in der Nah- und Fernwirkung. Negative Auswirkungen auf das Erscheinungsbild der Stadt Regensburg im Hinblick auf den Weltkulturerbestatus sind daher nicht zu erwarten

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 500 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in

diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.76 Einwendungsführer 0139

Der Einwendungsführer 0139 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbe-merkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorge-esehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt. Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, dass auf der Sallerner Regenbrücke keine Lärmschutzwände erforderlich sind.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von knapp 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 aus-zugehen, dass sich im Bereich des Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.77 Einwendungsführer 0132

Der Einwendungsführer 0132 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Im Schreiben vom 10. März 2009 bringt er seinen Wunsch auf rasche Umsetzung der Maßnahme zum Ausdruck.

Seiner Bitte auf Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich des ALEX-Centers ist der Vorhabensträger insoweit nachgekommen als auf der Ostseite der Nordgaustraße und im Mittelstreifen jeweils eine 3,00 m hohe hochabsorbierende Lärmschutzwand vorgesehen ist. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 stehen die Kosten für höhere Lärmschutzwände außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Bezüglich der Forderung auf Verzicht der Rechtsabbiegespur von der Isarstraße zur Nordgaustraße ist festzustellen, dass diese Abbiegespur erforderlich ist, um Leistungseinbußen bei der Lichtsignalanlagensteuerung auszugleichen, die durch die langen Fußgänger-Überquerungszeiten in der Nordgaustraße entstehen. Diese Zeiten sind deshalb besonders lang, weil die Überquerungslängen durch die Busspuren groß sind und der Übergang auch behindertengerecht ausgeführt werden muss.

Dem Vorhabensträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3.1 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht Fahrbahndeckschichten zu wählen, die mindestens den lärm-mindernden Eigenschaften der Nr. 3 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 14/1991, Verkehrsblatt 1991 (bei $V > 60$ km/h) entsprechen.

Die für das Anwesen, in dem der Einwendungsführer wohnt, durchgeführten Berechnungen (Band 3: Unterlage 11.1, Anhang C) haben ergeben, dass die zulässigen gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.78 Einwendungsführer 0073

Der Einwendungsführer 0073 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 6. März 2009 erhobenen Einwendungen wird folgendes festgestellt:

zu 1.:

Für die Fassade des Alex-Centers wurde in der schalltechnischen Berechnung von einem Reflexionsverlust von 1 dB(A) ausgegangen. Die Lamellenfassade mit den offenen Parkdecks hat auf jeden Fall einen höheren Reflexionsverlust - wahrscheinlich bis zu 2 dB(A). Somit liegt die Annahme von 1 dB(A) auf der sicheren Seite. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 stehen die Kosten für höhere Lärmschutzwände außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Darüber hinaus musste hier zwischen der aus lärmschutztechnischen Gründen erforderlichen bzw. vertretbaren Höhe der Lärmschutzwände und den Gestaltungsansprüchen an die Straßenplanung und an das Stadtbild ein Kompromiss gefunden werden. Die Forderung auf Errichtung 5,00 m hoher hochabsorbierender Lärmschutzwände im Bereich des ALEX-Centers ist aus den vorgenannten Gründen zurückzuweisen.

Die transparenten Bereiche der nordöstlichen Lärmschutzwand im Bereich der Bushaltestelle an der Ecke Isarstraße und vor dem Fußgängerüberweg an der Einmündung der Sonnenstraße sind aus Gründen der Einsehbarkeit und Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer erforderlich. Der Anteil der in diesen Teilbereichen auftretenden Reflexionen an der Gesamtschallbelastung ist gering.

Im Rahmen der 16. BImSchV ist grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu ermitteln, sondern lediglich die zu bauende oder zu ändernde Straße zu berücksichtigen. Wenn aber durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer Straße eine Lärmbelastung entsteht, die im Zusammenwirken mit der Vorbelastung aus bereits bestehendem Straßenlärm ursächlich zu einer Gesamtbelastung führen kann, welche die Grenze der Gesundheits- bzw. Eigentumsgefährdung erstmals überschreitet oder eine bereits eingetretene Überschreitung ursächlich verfestigt, hat nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Gesamtlärbetrachtung zu erfolgen (BVerwG vom 05.03.1999, NVwZ-RR 1999, 556 (557)). Diese Voraussetzungen liegen im Bereich des ALEX-Centers nicht vor.

Im Rahmen des geplanten Vorhabens sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Einhausungsbauwerks und von Lärmschutzwänden (teils hochabsorbierend, teils transparent) vorgesehen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Wenn auch gegenüber dem bisherigen Zustand für einen Teil der vom Bauvorhaben durch Lärm betroffenen Anwesen eine Verbesserung erreicht werden kann, ist - bedingt durch die Höhe der Gebäude sowie die vorhandenen topographischen Verhältnisse und der damit sowohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wie auch aus ortsbildgestalterischen Gründen nicht höher ausführbaren Lärmschutzwände – kein vollständiger aktiver

Lärmschutz für alle betroffenen Anwesen möglich (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3). Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind daher auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie unserer Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7) ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm zu erwarten sind.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.1 dieses Beschlusses sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe für eine Ungleichbehandlung der Anrainer erkennbar

Die Begrünung der Lärmschutzwände liefert keinen spürbaren Beitrag zur Lärmreduzierung. Allerdings liegt es auch im Interesse des Vorhabensträgers die Lärmschutzwände entsprechend zu gestalten, wozu auch eine Begrünung dieser Wände zählt. Hierbei handelt es sich jedoch um Gestaltungsfragen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Die lufthygienischen Gutachten der TÜV-SÜD Industrie Service GmbH wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft. Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu 2.:

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4., 5. und 7. der Vorbemerkungen 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.79 Einwendungsführer 0127

Der Einwendungsführer 0127 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 300 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.80 Einwendungsführer 0130

Der Einwendungsführer 0130 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird

auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Kreuzung Nordgaustraße/Frankenstraße/Walhalla Allee nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Darüber hinaus wurde die diesbezüglich – vom Einwendungsführer im Planfeststellungsverfahren zum „Ausbau der Nordgaustraße zwischen Holzgartenstraße und Isarstraße“ bereits vorgetragene – Thematik im Planfeststellungsbeschluss für die vorgenannte und zwischenzeitlich ausgeführte Baumaßnahme umfassend behandelt. Der Planfeststellungsbeschluss vom 24. August 2007 für das vorgenannte Bauvorhaben wurde dem Einwendungsführer mit Schreiben vom 24. August 2007 zugestellt.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 600 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.81 Einwendungsführer 0154

Der Einwendungsführer 0154 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 3. März 2009 erhobenen Einwendungen wird entsprechend der Nummerierung des Einwendungsschreibens folgendes festgestellt:

1. Glaubwürdigkeit von Verkehrsprognosen

Unabhängig von der Tatsache, dass die angeführten Zählungen aus den vom Einwendungsführer angegebenen Jahren der Planfeststellungsbehörde nicht vor-

liegen, sind diese Zählergebnisse für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren auch nicht von Bedeutung, da die vorliegende Planung auf aktuelleren Verkehrszählungen und darauf aufbauenden Verkehrsprognosen beruhen.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung wurde von Herrn Professor Dr.-Ing. Kurzak erstellt. Herr Professor Dr.-Ing. Kurzak ist vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde wird anerkannt. Im Übrigen hat Herr Professor Dr.-Ing. Kurzak aufgrund der in den Erörterungsterminen im Februar 2012 an seinem Gutachten erhobenen Kritik die in seiner Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 getroffenen Aussagen ergänzt und aktualisiert. Auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 4 der Vorbemerkungen sowie die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Anhänge 1 bis 3) wird verwiesen.

2. Steigende Verkehrsbelastung

Beim Vergleich der Karten aus der Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005 untereinander ist eine Entlastungswirkung für die Frankenstraße und die Lappersdorfer Straße zu erkennen. So erfährt z.B. die Frankenstraße eine Entlastung von abschnittsweise mehr als 10.000 Fahrzeugen täglich, die heute noch die Übereckbeziehung über die Anschlussstelle Pfaffenstein von und zur Nibelungenbrücke nutzen. Die Lappersdorfer Straße in Steinweg wird insofern entlastet, als ihre Belastung am Nordende im Jahr 2020 mit der Sallerner Brücke bei ca. 11.000 Kfz/24 h liegen wird, statt bei ca. 13.000 wie bei der Status quo-Prognose (ohne Brücke).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Ziffer 4. der Vorbemerkungen verwiesen.

3. Stadtbahntrasse unberücksichtigt

Unabhängig von der Frage inwieweit in Regensburg überhaupt eine Stadtbahn eingeführt wird, haben die Untersuchungen zum Stadtbahnpotential in Regensburg inzwischen bestätigt, dass im Raum Lappersdorf nicht genug Fahrgastpotential vorhanden ist, um eine nach Lappersdorf führende Stadtbahn zu rechtfertigen. Darüber hinaus kommt die „Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg 2005“ zu dem Ergebnis, dass eine mögliche Regio-Stadtbahnverbindung von Lappersdorf über die Sallerner Regenbrücke und die Nibelungenbrücke in die Stadtmitte im Vergleich zur bestehenden Busverbindung etwa 2 km bzw. 55 % länger und daher aus verkehrlicher Sicht ungünstig zu beurteilen ist.

Ergänzend wird auf die Ausführungen in der Ziffer 3 der Vorbemerkungen verwiesen.

4. Steigende Lärmbelastung

Im Rahmen des geplanten Vorhabens sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Einhausungsbauwerks und von Lärmschutzwänden (teils hochabsorbierend, teils transparent) vorgesehen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Wenn auch gegenüber dem bisherigen Zustand für einen Teil der vom Bauvorhaben durch Lärm betroffenen Anwesen eine Verbesserung erreicht werden kann, ist - bedingt durch die Höhe der Gebäude sowie die vorhandenen topographischen Verhältnisse und der damit sowohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wie auch aus ortsbildgestalterischen Gründen nicht höher ausführbaren Lärmschutzwände – kein vollständiger aktiver Lärmschutz für alle betroffenen Anwesen möglich (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3). Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind daher auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie unserer Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7) ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm zu erwarten sind.

Auf die Ausführungen in Ziffer 5 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

5. Lufthygienisches Gutachten

Eine Aufklärung des aus Sicht des Einwendungsführers vorhandenen Widerspruchs zwischen dem lufthygienischen Gutachten (Band 4: Unterlage 16) und der Verwaltungsvorlage vom 6. Dezember 2006 hinsichtlich der Funktion des Regentales als Frischluftschneise ist schon allein deshalb nicht möglich, weil diese Verwaltungsvorlage nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist. Allerdings kommt das den Planfeststellungsunterlagen beigefügte meteorologische Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH zum Ergebnis, dass das untere Regental (Gesamtbereich von Gallingskofen bis zur Einmündung in die Donau) im Stadtgebiet von Regensburg aus meteorologischer Sicht ein schon weitgehend anthropogen überprägter Naturraum ist. Die ursprünglich vorhandene Funktion als Frischluftschneise (Kaltluftabfluss durch das Regental bis zur Donau mit Frischluftzufuhr in die Kernstadtbereiche Regensburgs) ist durch die dichte und intensive höhenparallele Bebauung der Hanglagen (im unteren Bereich bis nahe an das Donauufer) sowie die mittlerweile entstandenen lokalen und regionalen Straßen- und Brückenbauwerke (bei deutlich angewachsenem Verkehrsaufkommen) in den letzten Jahrzehnten zunehmend verloren gegangen. Durch das außerdem im Unterlauf nur noch sehr geringe Gefälle des Regentales wird die

Frischluftezufuhr Richtung Donau zusätzlich behindert. Es kann allenfalls noch ein langsames Einsickern der Kaltluft in Richtung Donau erfolgen. Außerdem reichert sich der Kaltluftstrom durchs Regental südlich von Lappersdorf und Gallingkofen mit lokal verunreinigter Luft (durch den bestehenden Verkehr auf den schon derzeit vorhandenen Straßen sowie Abluft aus Haushalten, lokalem Kleingewerbe und Kleinindustrie) an, so dass bis zur Einmündung ins Donautal der ursprüngliche Frischluftcharakter weitgehend verloren gegangen ist.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass eine wesentliche Bedeutung des unteren Regentales für die Frischluftezufuhr Regensburgs schon allein aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur nicht mehr vorliegt. Insbesondere bodennah wird schon derzeit die Kaltluftströmung weitgehend abgebremst (Band 4: Unterlage 15, Kapitel 3.2).

Das lufthygienische Gutachten (Band 4: Unterlage 16.3) kommt zum Ergebnis, dass durch das geplante Vorhaben im Prognosejahr 2030 zu keinen Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe führen wird. Diese Aussage wird vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz bestätigt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Aus meteorologischer Sicht hat nach Feststellung der TÜV Süd Industrie Service GmbH die Luftzufuhr nach Regensburg in Kaltluftnächten keinen reinen Frischluftcharakter mehr und hat deshalb für die Luftqualität in Regensburg auch keine uneingeschränkt positive Wirkung. Eine durch das geplante Straßenbauvorhaben verursachte erhebliche Verschlechterung der Luftqualität in Regensburg infolge einer Unterbindung bestehender Kalt- und Frischluftströme kann deshalb ausgeschlossen werden. Mögliche lokale Auswirkungen auf die Lufthygiene durch die Bündelung des Verkehrs über die neue Regenbrücke sind entsprechend dem lufthygienischen Gutachten (Band 4: Unterlage 16.3) nicht zu erwarten. Das Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH kommt zum Ergebnis, dass mit Realisierung des geplanten Bauvorhabens im Bereich der Lappersdorfer Straße zwischen der Bundesautobahn A 93 und der Gotenstraße sowie im Bereich der Sportplätze unter der Sallerner Regenbrücke die Belastung durch Luftschadstoffe nur in Höhe der Vorbelastung liegt. Die Spritzschutzwände auf der Sallerner Regenbrücke bewirken eine zusätzliche Kanalisierung und Ableitung der Schadstoffe nach oben. Dies führt zu einer weiteren Absenkung der Zusatzbelastung in Bodennähe, die im vorliegenden Fall jedoch ohnehin schon unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenze liegt.

Auf die Ausführungen in Ziffer 5 der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3 dieses Beschlusses wird ergänzen verwiesen.

6. Eingriff in FFH-Flächen

Die Auswirkungen der Brückenpfeiler wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Band 3: Unterlage 12; Band 4: Unterlage 12.0), der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.3) bzw. FFH-Vorprüfung (Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 1) und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 3: Unterlage 12, Anhang 7.4 und Band 4: Unterlage 12.0, Anhang 2) berücksichtigt. Es kommt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen relevanter Tier- und Pflanzenarten. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2 und 3.2.5 dieses Beschlusses sowie in Ziffer 6 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

7. Natur, Naherholung und Sport

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die vorstehenden Ausführungen zu den Ziffern 5. und 6. sowie die Ausführungen in Ziffer 7 der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Lufthygienegutachten (Band 4: Unterlage 16.3, Kapitel 6.1) weist im Übrigen nach, dass die Luftschadstoffbelastung auf den Sportplätzen unterhalb der neuen Sallerner Regenbrücke künftig gerade einmal auf Höhe der heutigen Vorbelastung ohne Brücke liegt. Dabei ist die positive Wirkung der Spritzschutzwände noch nicht berücksichtigt.

Bezüglich der Einwendung die vorliegende Planung widerspreche den Zielen des Regionalplans und der Anregung ein Raumordnungsverfahren durchzuführen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 1. und 2. der Vorbemerkungen verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt außerhalb des Einflussbereiches des geplanten Bauvorhabens (Abstand ≥ 800 m). Im Bereich des Anwesens ergeben sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in

diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.82 Einwendungsführer_0143

Der Einwendungsführer 0143 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 20. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbe-merkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, dass auf dem angesprochenen Brückenbauwerk keine Lärmschutzwände erforderlich sind. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagt die bestehende Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend ergänzten Unterlagen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird verwiesen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.83 Einwendungsführer_0156

Der Einwendungsführer 0156 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird folgendes ausgeführt:

1. Fassade Alex Center

Schalltechnische Verbesserungen an der Fassade des neuen Alex-Centers sind durch das gegenständliche Straßenbauvorhaben nicht veranlasst und somit auch nicht Aufgabe des Straßenbaulast- bzw. des Vorhabensträgers. Für die Fassade des Alex-Centers wurde in der schalltechnischen Berechnung von einem Reflexionsverlust von 1 dB(A) ausgegangen. Die Lamellenfassade mit den offenen Parkdecks hat auf jeden Fall einen höheren Reflexionsverlust - wahrscheinlich bis zu 2 dB(A). Somit liegt die Annahme von 1 dB(A) auf der sicheren Seite. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 stehen die Kosten für höhere Lärmschutzwände außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Darüber hinaus musste hier zwischen der aus lärmschutztechnischen Gründen erforderlichen bzw. vertretbaren Höhe der Lärmschutzwände und den Gestaltungsansprüchen an die Straßenplanung und an das Stadtbild ein Kompromiss gefunden werden. Die Forderung auf Errichtung 5,00 m hoher hochabsorbierender Lärmschutzwände im Bereich des ALEX-Centers ist aus den vorgenannten Gründen zurückzuweisen.

2. Schallschutzwand

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 stehen die Kosten für höhere Lärmschutzwände auf der östlichen Seite der Nordgaustraße zwischen Isarstraße und Illerstraße außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Wenn auch mit den in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem bisherigen Zustand für einen Teil der vom Bauvorhaben durch Lärm betroffenen Anwesen eine Verbesserung erreicht werden kann, ist - bedingt durch die Höhe der Gebäude sowie die vorhandenen topographischen Verhältnisse und der damit sowohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wie auch aus ortsbildgestalterischen Gründen nicht höher ausführbaren Lärmschutzwände – kein vollständiger aktiver Lärmschutz für alle betroffenen Anwesen möglich (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3). Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind daher auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Immissionsorte, die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben, sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.1 dieses Beschlusses aufgeführt. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen haben die Eigentümer dieser Wohnungen einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwi-

55 % Quell-/Zielverkehr von Regensburg = 34.000 Kfz/24 h.

Von der Bundesautobahn A 93 her kommend nutzen rd. 12.000 Kfz/24 h die Sallerner Regenbrücke, davon sind dem Durchgangsverkehr bis zur Bundesautobahn A 3 4.800 Kfz/24 h (Anschlussstelle Burgweinting 1.300 Kfz/24 h, Anschlussstelle Regensburg-Ost 3.500 Kfz/24 h zuzurechnen (vgl. Band 1: Anhang 2, Plan P, Zielverteilung A 93, Prognose Werktag 2025). Im Nullfall ohne Sallerner Regenbrücke sind es aber auch bereits 2.000 Kfz/24 h die als Durchgangsverkehr den Weg durch die Stadt suchen. Von den 2.000 Kfz/24 h gehen 100 Kfz/24 h von/zur Anschlussstelle Burgweinting, aber 1.900 Kfz/24 h von/zur Anschlussstelle Regensburg-Ost. Die Sallerner Regenbrücke führt somit zwischen der Bundesautobahn A 93 (Nord) und der Bundesautobahn A 3 (Ost) nur zu einer Mehrung dieses bereits vorhandenen Durchgangsverkehrs durch das Stadtgebiet von Regensburg, insbesondere über die Schwabelweiser Brücke. Entsprechend den Feststellungen des Verkehrsgutachters Professor Dr.-Ing. Kurzak ergibt sich gegenüber dem Nullfall (Band 1: Unterlage 1, Anhang 2, Plan Pa) durch den Neubau der Sallerner Regenbrücke im Prognosejahr 2025 an der Anschlussstelle Burgweinting - bezogen auf den Gesamtverkehr - eine Verkehrszunahme von 900 Kfz/24 h und an der Anschlussstelle Regensburg-Ost eine Zunahme von 800 Kfz/24 h. Eine deutlich spürbare Verlagerung von Durchgangsverkehr ist somit nicht feststellbar.

Dies ist auch insoweit nachvollziehbar, als der Anreiz für den Güterverkehr, der keine zusätzlichen Ziele im östlichen Stadtbereich mit seinen Industrie- und Hafenanlagen bzw. dessen Quelle nicht in diesem Bereich liegt, die Fahrstrecke durch das Stadtgebiet abzukürzen, als äußerst gering einzuschätzen ist. Die Fahrtstrecke über die Bundesautobahnen A 93 und A 3 von der Autobahnananschlussstelle Regensburg-Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 zur Anschlussstelle Regensburg-Ost im Zuge der Bundesautobahn A 3 beträgt nach Ermittlungen des Vorhabensträgers ca. 14 km. Diese Längenangabe deckt sich nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde mit dem Ergebnis gängiger rechnergestützter Routenplaner (z.B. Google Maps Deutschland). Über die künftige Sallerner Regenbrücke, die Nordgaustraße, die Walhalla Straße, die Osttangente und die Max-Planck-Straße ergibt sich eine Wegstrecke von ca. 9 km. Diese Angaben sind nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls stimmig und nachvollziehbar. Bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit eines Lkw oder Lastzuges von 70 km/h ergibt sich über die Autobahnverbindung eine durchschnittliche Fahrzeit von ca. 12 Minuten. Über die Innerortsstraßen ergibt sich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h eine Fahrzeit von knapp 16 Minuten. Eine deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als 35 km/h erscheint

aufgrund der sich durch die Lichtsignalgesteuerten Kreuzungen ergebenden Wartezeiten unrealistisch, wobei die Fahrzeit selbst bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h immerhin noch über 13 Minuten betragen würde. Festzuhalten bleibt jedenfalls, dass sich für den reinen und eventuell dem Mautausweichverkehr zuzurechnenden Durchgangsverkehr trotz der geringeren Wegedistanz über das innerörtliche Wegenetz keine spürbaren Zeitvorteile ergeben. Berücksichtigt sind hierbei jedoch ungestörte Verkehrsverhältnisse auf den Bundesautobahnen und den Innerortsstraßen. Allerdings können auch nur solche Verhältnisse berücksichtigt werden, da im Bereich von Regensburg - wie die Erfahrungen zeigen - größere Verkehrsstauungen im Autobahnnetz zwangsläufig auch zu entsprechenden Verkehrsbehinderungen im innerörtlichen Straßennetz von Regensburg durch staubedingt von den Bundesautobahnen abfließenden Verkehr führen.

Sollte sich wider Erwarten tatsächlich ein entsprechender Mautausweichverkehr einstellen, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allerdings aus den vorgenannten Gründen nicht zu erwarten ist, so sind entsprechende verkehrsrechtliche und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regelnde Maßnahmen (z.B. auch ein Nachtfahrverbot für Lkw) möglich um das innerörtliche Straßennetz für diesen Verkehr zu sperren.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.84 Einwendungsführer_0089

Der Einwendungsführer 0089 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 5. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus Naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln.

Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt. Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, dass auf der Sallerner Regenbrücke keine Lärmschutzwände erforderlich sind.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.85 Einwendungsführer_0099

Der Einwendungsführer 0099 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 (Planrechtfertigung und Planungsziele) ist das Vorhaben am vorgesehenen Standort vernünftigerweise geboten und objektiv notwendig. Wie in Ziffer 3 der Vorbemerkungen ausgeführt, stehen auch keine Alternativen zur Verfügung, mit denen die mit der vorliegenden Planung verfolgten Ziele in gleicher bzw. vergleichbarer Art und Weise verwirklicht werden können. Die Klärung der Zuwendungsfähigkeit des vorliegenden Stra-

ßenbauprojektes ist ebenso wenig Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens wie die Frage der Gesamtfinanzierung des Projektes.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.86 Einwendungsführer 0144

Der Einwendungsführer 0144 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.87 Einwendungsführer_0155

Der Einwendungsführer 0155 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Soweit der Einwendungsführer im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür fordert, dass durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme seine Wohnung bzw. sein Anwesen einen Wertverlust erleiden ist festzustellen, dass durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet ist, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.88 Einwendungsführer_0146

Der Einwendungsführer 0146 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in der Ziffer 5. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Das im Eigentum des Einwendungsführers befindliche Anwesen weist einen Abstand von knapp 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Soweit der Einwendungsführer im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür fordert, dass durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme seine Wohnung bzw. sein Anwesen einen Wertverlust erleiden ist festzustellen, dass durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet ist, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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 wirt-

schaftlich 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.89 Einwendungsführer 0161

Der Einwendungsführer 0161 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Soweit bei den einzelnen Brückenbauwerken der Einbau von Übergangskonstruktionen erforderlich ist, wurde dem Vorhabensträger eine lärmindernde Ausführung im Übergangsbereich zwischen den einzelnen Brückenbauwerken und den weiterführenden Fahrbahnen zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3.4 dieses Beschlusses).

Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen, dass auf den angesprochenen Brückenbauwerken keine Lärmschutzwände erforderlich sind. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 zugesagt die

bestehende Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks 1-2 zu schließen. Auf die entsprechend ergänzten Unterlagen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird verwiesen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von knapp 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Soweit der Einwendungsführer im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür fordert, dass durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme seine Wohnung bzw. sein Anwesen einen Wertverlust erleiden ist festzustellen, dass durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet ist, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.90 Einwendungsführer 0152

Der Einwendungsführer 0152 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 24. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des unmittelbaren Einflussbereiches des plangegegenständlichen Straßenbauprojektes, so dass davon auszugehen, dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.91 Einwendungsführer 0159

Der Einwendungsführer 0159 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu der mit Schreiben vom 11. Februar 2009 erhobenen Einwendung entweder die Fahrbahn der Erschließungsstraße „Im Gschwander“ auf 5,50 m zu verbreitern oder entsprechende Parkmöglichkeiten zu schaffen, hat der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 9. Februar 2012 zugesichert im Zuge der Ausführungsplanung entweder entsprechende Parkflächen und/oder Ausweichstellen vorzusehen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 9. Februar 2012 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Fazit:

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

mindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die 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 6. und 9. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.92 Einwendungsführer_0093

Der Einwendungsführer 0093 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 6. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 600 m zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen durchgeführt wurden. Aufgrund des großen Abstandes des Anwesens zum geplanten Straßenbauvorhaben ist davon auszugehen, dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und sich im Bereich des Anwesens keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen (Band 3: Unterlage 11) haben ergeben, dass am Anwesen des Einwendungsführers die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt.

Die Forderung auf Einrichtung einer eigenen Messstation im Stadtnorden, da nach Ansicht des Einwendungsführers die Ergebnisse der Messstation im Stadttinneren nicht repräsentativ für den mittleren Stadtnorden seien, wird zurückgewiesen. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3.3 dieses Beschlusses ausgeführt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt bzw. das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz hat diese Einschätzung bestätigt.

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhal-

tung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung stellt in der Abwägung angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem kann die mit dem Bauvorhaben angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.93 Einwendungsführer 0166

Der Einwendungsführer 0166 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 13. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3., 4., 6. und 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen

ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.94 Einwendungsführer 0160

Der Einwendungsführer 0160 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 5. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von knapp 3 km zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass zum einen nicht nachvollziehbar ist inwieweit der Einwendungsführer den von den Bundesstraßen 15 und 16 ausgehenden Lärm bereits heute hört und zum anderen aufgrund des großen Abstandes zum plangegegenständlichen Straßenprojekt davon auszugehen ist, dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.95 Einwendungsführer_0163

Der Einwendungsführer 0163 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 1 km zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.96 Einwendungsführer_0179

Der Einwendungsführer 0179 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen und befürwortet grundsätzlich das geplante Straßenbauvorhaben. Seine mit Schreiben vom 5. März vorgebrachten Einwendungen beziehen sich auf die fußläufigen Querungs- und Verbindungsmöglichkeiten im Bereich von Bau-km 1+350 (Alte Waldmünchner Straße) bis Bau-km 1+950 (Kreuzungsbereich Amberger- / Nordgaustraße).

Hierzu ist festzustellen, dass im angegebenen Bereich eine fußläufige Querungsmöglichkeit der Nordgaustraße vorgesehen ist. Wie den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 2) zu entnehmen ist, kann die Nordgaustraße im Bereich der Alten Waldmünchner Straße, die künftig an der Nordgaustraße endet und nicht mehr angebunden wird, über das Einhausungsbauwerk gefahrlos gequert werden. Entsprechende Treppen- und Rampenanlagen sowie Gehwege sind vorgesehen. Die vom Einwendungsführer angeführte Durchschneidungswirkung der Nordgaustraße für Fußgänger im Bereich der Teilgebiete Sallerner Berg und Reinhausen muss zum heutigen Zeitpunkt als gravierender angesehen werden, als nach dem

Ausbau der Nordgaustraße. So weist die Nordgaustraße derzeit zwischen den Kreuzungen Isarstraße/Nordgaustraße/Brennesstraße und Amberger Straße/Nordgaustraße keine durchgehenden Geh- und Radwege auf. Künftig ist auf der Südseite der Nordgaustraße ein durchgehender Geh- und Radweg und auf der Nordseite der Nordgaustraße ein Geh- und Radweg zwischen der Isarstraße und der Fichtelgebirgsstraße vorgesehen. Über die vorstehend beschriebene Querungsmöglichkeit sind die südlich und nördlich der Nordgaustraße verlaufenden Geh- und Radwege miteinander verbunden. Die Durchschneidungswirkung der Nordgaustraße wird für die Fußgänger und Radfahrer mit Durchführung der Straßenbaumaßnahme minimiert.

Zur vom Einwendungsführer beschriebenen Querungsstelle im Bereich des Anwesens „Im Gschwander 1“ ist zu sagen, dass die Nordgaustraße in diesem Bereich weder über beidseitige Gehwege verfügt, noch zum heutigen Zeitpunkt in der Örtlichkeit eine durch verkehrsrechtliche Maßnahmen gesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgänger vorhanden ist. Sicherlich könnte mit Errichtung des Einhausungsbauwerks in diesem Bereich eine verkehrssichere Querungsmöglichkeit für die Fußgänger geschaffen werden, allerdings fehlt hier im Süden eine fußläufige Verbindung zu den südlichen Wohngebieten. Allein aus dem geschilderten Sachverhalt und aufgrund der örtlichen Verhältnisse (vorhandene Bebauung, Ortsstraßennetz – vgl. auch Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 2) lässt sich jedoch ableiten, dass hier vielleicht künftig einzelne Fußgänger die Nordgaustraße queren werden, sicherlich aber kein entsprechendes Fußgängeraufkommen vorliegt, das die Anlage einer entsprechenden Fußgängerquerungsmöglichkeit an dieser Stelle rechtfertigen würde. Die Forderung auf Errichtung einer Fußgängerquerungsmöglichkeit an der vom Einwendungsführer angegebenen Stelle ist daher zurückzuweisen. Im Übrigen sehen die Planunterlagen für die Nordgaustraße im Bereich zwischen den Kreuzungen Nordgaustraße/Isarstraße/Brennesstraße und Nordgaustraße/Amberger Straße durchgängige Geh- und Radwegverbindungen vor (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 bis 3).

Fazit:

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

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

3.4.1.97 Einwendungsführer 0169

Der Einwendungsführer 0169 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 2. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. und 6. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2 und 3.2.5 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.98 Einwendungsführer 0168

Der Einwendungsführer 0168 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 19. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. und 5. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den angeführten Einwendungen wird ergänzend und entsprechend der im Einwendungsschreiben verwendeten Nummerierung folgendes ausgeführt:

zu 1.:

Mit dem richtliniengerechten Ausbau der Nordgaustraße werden sich für das Anwesen des Einwendungsführers keine Verschlechterungen durch verkehrsbedingte Erschütterungen ergeben. Aufgrund des neuen und ebenen Fahrbahnbelages dürften die verkehrsbedingten Erschütterungen sogar deutlich abnehmen.

zu 2.:

Die Lärmschutzwand BwVz.-Nr. 236 ist 5,00 m hoch und dient insbesondere dem Lückenschluss in der Wand mit der BwVz.-Nr. 205. Die Überlappungslängen der Wand mit der BwVz.-Nr. 236 liegen auch im Bereich des Parkplatzes des Anwesens des Einwendungsführers.

zu 3.:

Der Sockel mit der BwVz.-Nr. 237 resultiert aus den unterschiedlichen Höhenlagen der neuen Nordgaustraße und des vorhandenen Anwesens des Einwendungsführers und dient zum Ausgleich der hier vorhandenen Höhenunterschiede. Lärmschutzfunktionen sind dieser Stützmauer nicht zugeordnet.

zu 4.:

Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3.3 dieses Beschlusses ausgeführt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt bzw. das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz hat diese Einschätzung bestätigt.

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung stellt in der Abwägung angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem kann die mit dem Bauvorhaben angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

zu 5.:

Die Lärmschutzwand mit der BwVz.-Nr. 236 wird transparent ausgeführt, um die soziale Kontrolle in diesem Bereich zu stärken. Die Frage inwieweit hier Absperrungen erforderlich bzw. sinnvoll sind, wird sich beim Unterhalt der Wand bzw. der Grünfläche zeigen und muss nicht in diesem Planfeststellungsverfahren geklärt werden.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

zu 6.:

Wenn auch mit den in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem bisherigen Zustand für das Anwesen des Einwendungsführers eine Verbesserung erreicht werden kann, ist - bedingt durch die Höhe der Gebäude sowie die vorhandenen topographischen Verhältnisse und der damit sowohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wie auch aus ortsbildgestalterischen Gründen nicht höher ausführbaren Lärmschutzwände – kein vollständiger aktiver Lärmschutz für das betroffene Anwesen möglich (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3). Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind daher auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Der Einwendungsführer hat daher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.1 dieses Beschlusses). Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen haben die Eigentümer dieser Wohnungen einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, den Eigentümer entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus besteht für das Anwesen des Einwendungsführers dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4.1 dieses Beschlusses).

Mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie unserer Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7) ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm 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 9. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.99 Einwendungsführer_0082

Der Einwendungsführer 0082 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 1. März 2009 erhobenen Einwendungen hin-

sichtlich des Verstoßes gegen den gültigen Regionalplan wird auf die Ausführungen in der Ziffer 2. der Vorbemerkungen verwiesen.

Zu den angeführten Einwendungen wird ergänzend und entsprechend der im Einwendungsschreiben verwendeten Nummerierung folgendes ausgeführt:

zu 1.:

Die Markierung der Linksabbiegespur kann für ein Abbiegen von Süden in die Grundstückszufahrt geöffnet werden. Ein Einbiegen aus der Grundstückszufahrt in Richtung Norden ist künftig aber nicht mehr möglich, weil dabei mehrere Fahrspuren überquert werden müssen, dadurch Sichtprobleme entstehen können und ein verkehrssicheres Einfahren in die Regensburger Straße nicht mehr möglich ist.

Die beiden Geradeausspuren werden an der lichtsignalisierten Einmündung der Hauptstraße zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs benötigt und können dahinter auf eine Spur reduziert werden. Ein vom Einwendungsführer befürchtetes großes Unfallrisiko ist hierdurch nicht ersichtlich.

zu 2.:

Bezüglich der Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses verwiesen, wonach als Ergebnis festzuhalten bleibt, dass der Standard des Vorhabens keine besondere ökologische Empfindlichkeit aufweist, der dazu führen würde, dass hinsichtlich Dauer, Ausmaß oder Wahrscheinlichkeit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären, zu erwarten wären.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen für das Anwesen, in dem der Einwendungsführer wohnt, ergeben haben, dass 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 um 7 dB(A) am Tag und 9 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Der Eigentümer des Anwesens hat daher einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen besteht ein Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Eigentümer der Gebäude/Wohnungen entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4.1 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.100 Einwendungsführer_0098

Der Einwendungsführer 0098 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 6. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses verwiesen, wonach als Ergebnis festzuhalten bleibt, dass der Standard des Vorhabens keine besondere ökologische Empfindlichkeit aufweist, der dazu führen würde, dass hinsichtlich Dauer, Ausmaß oder Wahrscheinlichkeit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären, zu erwarten wären.

Eine Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs vom motorisierten Verkehr auf zwei separaten Brückenbauwerken ist sowohl finanziell wie auch technisch sehr aufwändig. Außerdem würde das zusätzliche Brückenbauwerk zu einem erhöhten Flächenverbrauch und zu zusätzlichen und nicht vertretbaren Eingriffen in den Naturraum und hierbei insbesondere den als FFH-Gebiet geschützten Talraum des Regen, die ja ohnehin schon gerügt werden, führen. Die Anbindung der über die Sallerner Regenbrücke geführten Geh- und Radwege an das vorhandene und teilweise zu ergänzende Geh- und Radwegenetz ist sichergestellt (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 3 und 4; Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5).

An der Anschlussstelle Regensburg Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 ist die Wiederherstellung des derzeit bereits vorhandenen P+M-Parkplatzes, Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (vgl. Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 5). Die Herstellung einer P+R-Anlage ist unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziffer 3. der Vorbemerkungen nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt haben die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen ergeben, dass der nach § 2 Abs. 1 der

16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert in der Nacht von 49 dB(A) um 2 dB(A) überschritten wird. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen hat der Eigentümer des Anwesens einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, den Eigentümer entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.101 Einwendungsführer 0162

Der Einwendungsführer 0162 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.102 Einwendungsführer 0164

Der Einwendungsführer 0164 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 5. bis 7. der Vorbemerkungen

sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der angeführten Zerstörung der Heimat (= Heimatverlust) wird - unabhängig davon, dass der Einwendungsführer weit außerhalb des unmittelbaren Einflussbereiches des geplanten Straßenprojekts wohnt (Abstand > 1 km) – folgendes festgestellt:

Das Wort Heimat verweist auf eine Beziehung zwischen Menschen und Raum. Heimat kann eine Gegend oder Landschaft meinen, sich aber auch auf Dorf, Stadt, Land, usw. beziehen. Heimat bezeichnet somit keinen konkreten Ort (Heimstätte), sondern Identifikation. Es ist die Gesamtheit der Lebensumstände, in denen ein Mensch aufwächst, soweit ein Auszug aus einem Definitionsversuch zum Begriff Heimat.

In diesem Sinn wird sich durch die Baumaßnahmen, bezogen auf die Lebensumstände, sicher das gewohnte Landschaftsbild ändern. Die sonstigen ökologischen Faktoren werden durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vor Eingriffen bewahrt oder, wo dies nicht möglich ist, durch Kompensationsmaßnahmen in ihrer Leistungsfähigkeit wieder hergestellt (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses). Auch das Landschaftsbild, als ein Teil des entstehenden Heimatgefühls, erfährt eine Wandlung (Brücke im Auenbereich aber auch Ersatzpflanzungen von Bäumen und Sträuchern, neuer Auwald, sonstige auenraumtypische Biotope) und wird standortgerecht wieder hergestellt. Ob mit der Veränderung eines Parameters des Heimatempfindens die Gesamtheit der Lebensumstände so beeinträchtigt wird, dass es zum Heimatverlust kommt, wird bezweifelt, kann aber letztlich nur individuell und subjektiv beurteilt werden.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.103 Einwendungsführer 0170

Der Einwendungsführer 0170 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird

auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 5. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird auf folgendes hingewiesen:

Der Verteilerring an der Anschlussstelle Regensburg Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 hat Leistungsprobleme, die sich

- durch zu kurze Verflechtungsstrecken zwischen ein- oder ausfädelnden Kfz-Strömen und den Strömen im Ring sowie
- durch hohe Belastungen der Verbindungsrampen zur und von der Bundesautobahn A 93

ergeben. Die in der Neuplanung des Verteilerrings enthaltenen Knoten- und Verflechtungslösungen sind dagegen so leistungsfähig dimensioniert, dass sie auch die Verkehrsbelastungen abwickeln können, die für das Jahr 2030 prognostiziert werden.

Dazu ist es erforderlich mehrere Kreuzungen des Lappersdorfer Kreisels lichtsignalgesteuert auszubilden, da diese Kreuzungen ansonsten nicht leistungsfähig und damit nicht verkehrssicher wären. Die benötigte Anzahl der Lichtsignalanlagen wurde bereits bei der Planung durch Anordnung von Spuradditionen auf ein Minimum reduziert.

Mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie unserer Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7) ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm zu erwarten sind.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht.

Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3.3 dieses Beschlusses ausgeführt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt bzw. das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz hat diese Einschätzung bestätigt.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke

überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt.

Soweit bei den einzelnen Brückenbauwerken der Einbau von Übergangskonstruktionen erforderlich ist, wurde dem Vorhabensträger eine lärmindernde Ausführung im Übergangsbereich zwischen den einzelnen Brückenbauwerken und den weiterführenden Fahrbahnen zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3.4 dieses Beschlusses). Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen auch, dass auf der Sallerner Regenbrücke keine Lärmschutzwände erforderlich sind.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 500 m zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und sich 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.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.104 Einwendungsführer 0167

Der Einwendungsführer 0167 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke

überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt. Die durchgeführten Lärmberechnungen zeigen außerdem, dass auf der Sallerner Regenbrücke keine Lärmschutzwände erforderlich sind.

Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.105 Einwendungsführer 0171

Der Einwendungsführer 0171 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. und 5. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Mit Durchführung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie unserer Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7) ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm zu erwarten sind.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht.

Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3.3 dieses Beschlusses ausgeführt ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt bzw. das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz hat diese Einschätzung bestätigt.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des unmittelbaren Einflussbereiches des geplanten Straßenprojektes, so dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.106 Einwendungsführer_0165

Der Einwendungsführer 0165 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 200 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.107 Einwendungsführer_0058

Der Einwendungsführer 0058 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 29. Januar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist festzustellen, dass - wie in Ziffer 3 der Vorbemerkungen ausgeführt - keine Alternativen zur Verfügung stehen, mit denen die mit der vorliegenden Planung verfolgten Ziele in gleicher bzw. vergleichbarer Art und Weise verwirklicht werden können. Die Klärung der Zuwendungsfähigkeit des vorliegenden Straßenbauprojektes ist ebenso wenig Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens wie die Frage der Gesamtfinanzierung des Projektes.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.108 Einwendungsführer_0102

Der Einwendungsführer 0102 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 1. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von knapp 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und sich im Bereich des Anwesens keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.109 Einwendungsführer_0083

Der Einwendungsführer 0083 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 6. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von knapp 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und sich im Bereich des Anwesens keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.110 Einwendungsführer_0090

Der Einwendungsführer 0090 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 27. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwände nur aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich sind. So verhindern sie den Eintrag von belastetem Straßenabwasser in Form von Spritzwasser, dass die die Sallerner Regenbrücke nutzenden Fahrzeuge aufwirbeln. Außerdem stellen sie eine Überflughilfe dar, indem sie die Sallerner Regenbrücke überfliegende Vögel und Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr schützen.

Die sich durch diese Spritzschutzwände in geringem Umfang auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergebenden Verbesserungen wurden in der Lärmschutzberechnung nicht mit berücksichtigt. Eine durch die Spritzschutzwände verursachte andersartige Ausbreitung des Schalls konnte im Rahmen durchgeführter Untersuchungen nicht festgestellt werden.

Bezüglich der Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses verwiesen, wonach als Ergebnis festzuhalten bleibt, dass der Standard des Vorhabens keine besondere ökologische Empfindlichkeit aufweist, der dazu führen würde, dass

hinsichtlich Dauer, Ausmaß oder Wahrscheinlichkeit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären, zu erwarten wären.

Ergänzend ist festzustellen, dass - wie in Ziffer 3 der Vorbemerkungen ausgeführt - keine Alternativen zur Verfügung stehen, mit denen die mit der vorliegenden Planung verfolgten Ziele in gleicher bzw. vergleichbarer Art und Weise verwirklicht werden können. Die Klärung der Zuwendungsfähigkeit des vorliegenden Straßenbauprojektes ist ebenso wenig Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens wie die Frage der Gesamtfinanzierung des Projektes.

Zu den vorgebrachten Einwendungen gegen die geplante neue Ausfahrt aus der Siedlungsstraße in die Regensburger Straße und die angesprochene Lärmschutz in diesem Bereich wird folgendes festgestellt:

Der Marktgemeinderat von Lappersdorf ist der Überzeugung, dass die geplante Zufahrt eine Verkehrsentlastung für die Siedlungsstraße bringen wird, da die Anwohner des östlichen Teils der Siedlungsstraße nicht mehr gezwungen wären, den Umweg über die westliche Ausfahrt zu nehmen, wenn sie zur Regensburger Straße gelangen möchten. Aus Sicht des Marktgemeinderates erscheint es auch unwahrscheinlich, dass die beengten Straßenverhältnisse der Siedlungsstraße den befürchteten „Umfahrungsverkehr“ tatsächlich anziehen könnten.

Die festgestellte Planlösung für den neuen Anschluss der Siedlungsstraße an die Regensburger Straße setzt voraus, dass die Siedlungsstraße, die derzeit nur im Einbahnverkehr befahren wird, auch im Gegenrichtungsverkehr befahren werden kann. Die Planfeststellungsbehörde muss daher davon ausgehen, dass hierfür von Seiten des Marktes Lappersdorf – als zuständigen Baulastträger für die Siedlungsstraße - die entsprechenden Voraussetzungen, sei es verkehrsrechtlich oder baulich, geschaffen werden. Die hierzu eventuell erforderlichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des

Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.111 Einwendungsführer 0086

Der Einwendungsführer 0086 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden - auf die umfangreichen Ausführungen in

- den Ziffern 3. bis 7. der Vorbemerkungen,

- Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses

sowie den Ausführungen zu den Einwendungen des Einwendungsführers 0090 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.112 Einwendungsführer 0094

Der Einwendungsführer 0094 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 27. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4.bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 300 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers kei-

ne durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.113 Einwendungsführer_0178

Der Einwendungsführer 0178 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 28. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. und 4. bis 7. der Vorbe-merkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von ca. 300 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Anwesen des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.114 Einwendungsführer_0131

Der Einwendungsführer 0131 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des Einflussbereiches der geplanten Straßenbaumaßnahme, so dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.115 Einwendungsführer_0176

Der Einwendungsführer 0176 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 9. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von rund 400 m zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.116 Einwendungsführer_0043

Der Einwendungsführer 0043 ist geringfügig durch Grundabgabe (5 m²) unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Im Schreiben vom 15. März 2009 teilt er mit, dass einer Grundabtretung aus „bereits bekannten Gründen keinesfalls“ zugestimmt werde. Eine nähere Begründung erfolgte jedoch nicht und wurde auch weder innerhalb noch nach Ablauf der gesetzlichen Einwendungsfrist (Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG) vorgelegt.

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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.117 Einwendungsführer_0175

Der Einwendungsführer 0175 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 12. März 2009 forderte der Einwendungsführer ein Mitspracherecht bei der Gestaltung der geplanten Lärmschutzwand im Bereich seines Anwesens. Der Vorhabensträger hat eine entsprechende Beteiligung bei der Gestaltung der Lärmschutzwände im Rahmen der Ausführungsplanung zugesichert. Bezüglich der im Rahmen des Bauvorhabens vorgesehenen Bepflanzungen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen für das Anwesen, in dem der Einwendungsführer wohnt, ergeben haben, dass 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 um

6 dB(A) am Tag und 8 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Der Eigentümer des Anwesens hat daher einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen besteht ein Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Eigentümer der Gebäude/Wohnungen entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4.1 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.118 Einwendungsführer 0172

Der Einwendungsführer 0172 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der vom Einwendungsführer angesprochenen erhöhten Unfallgefahr nach dem Umbau des Lappersdorfer Kreisels ist festzustellen, dass für den Umbau des Lappersdorfer Kreisels verschiedene Varianten untersucht wurden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.2.5 dieses Beschlusses). Die den festgestellten Planunterlagen zugrunde liegende Variante hat sich im Hinblick auf Leistungsfähigkeit, Begreifbarkeit, Abwicklung der verschiedenen Verkehrsströme und Wirtschaftlichkeit als die vorzugswürdigste herausgestellt.

Für die Planung wurde außerdem ein Sicherheitsaudit durchgeführt, dessen Ergebnisse in die Planung eingeflossen sind.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des Einflussbereiches der geplanten Straßenbaumaßnahme, so dass die zulässigen gesetz-

lichen Grenzwerte eingehalten werden und sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.119 Einwendungsführer 0174

Der Einwendungsführer 0174 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 12. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 2. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Die nur sehr geringen Lärmgrenzwertüberschreitungen an zwei Wohngebäuden der südlichen Amberger Straße resultieren nicht aus der Verkehrsbelastung der östlichen Auffahrtsrampe zur Sallerner Regenbrücke, sondern aus der Kreuzung Amberger Straße/Nordgaustraße. An dieser Kreuzung kann aus naheliegenden Gründen (vgl. Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 dieses Beschlusses) kein aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand) verwirklicht werden. Ein aktiver Lärmschutz auf der Südseite der Ostrampe der Brücke ist nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist einen Abstand von über 150 m zum geplanten Straßenprojekt auf, 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 Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.120 Einwendungsführer_0177

Der Einwendungsführer 0177 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 18. Februar 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt weit außerhalb des Einflussbereiches der geplanten Straßenbaumaßnahme, so dass die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.121 Einwendungsführer_0063

Der Einwendungsführer 0063 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 2. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Ziffern 4. bis 7. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1, 2.2, 3.2.4 und 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der abgelehnten Rechtsabbiegespur von der Isarstraße zur Nordgaustraße ist festzustellen, dass diese Abbiegespur erforderlich ist, um Leistungseinbußen bei der Lichtsignalanlagensteuerung auszugleichen, die durch die langen Fußgänger-Überquerungszeiten in der Nordgaustraße entstehen. Diese Zeiten sind deshalb besonders lang, weil die Überquerungslängen durch die Busspuren groß sind und der Übergang auch behindertengerecht ausgeführt werden muss. Durch das gesamte Bauvorhaben werden Eingriffe verursacht, die zu einem Verlust von Einzelbäumen mit einer Kronengrundfläche von ca. 6.100 m² führen. Als Ausgleich werden 390 neue Bäume angepflanzt, die nach 3 Vegetationsperioden eine Kronengrundfläche von ca. 5.300 m² haben (15 m²/Baum I. Wuchsordnung, 10 m² je Baum II. Wuchsordnung). Es ist daher von einem mittelfristigen Ausgleich der Eingriffe in die siedlungsklimatologischen Funktionen auszugehen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen für das Anwesen, in dem der Einwendungsführer wohnt, ergeben haben, dass 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 um 7 dB(A) am Tag und 10 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Die Immissionsorte, die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben, sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.1 dieses Beschlusses aufgeführt. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen haben die Eigentümer dieser Wohnungen einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Eigentümer der Gebäude/Wohnungen entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4.1 dieses Beschlusses festgesetzt für welche Immissionsorte dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ besteht.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörte-

rungsverhandlung am 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.1.122 Einwendungsführer 0084

Der Einwendungsführer 0084 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 5. März 2009 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in der Ziffer 5. der Vorbemerkungen sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen für das Anwesen, in dem der Einwendungsführer wohnt, haben ergeben, dass 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 um 7 dB(A) am Tag und 8 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Die Immissionsorte, die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben, sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.1 dieses Beschlusses aufgeführt. Sofern die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.3 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen vorliegen haben die Eigentümer dieser Wohnungen einen Anspruch auf Erstattung der hierfür notwendigen Aufwendungen. Die näheren Einzelheiten sind außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten Vereinbarungen zwischen den Wohnungseigentümern und dem Vorhabensträger zu regeln. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Eigentümer der Gebäude/Wohnungen entsprechend zu unterrichten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.4 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.4.1 dieses Beschlusses festgesetzt für welche Immissionsorte dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädigung des „Außenwohnbereiches“ besteht.

Hinsichtlich der lufthygienischen Situation wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Der Gesetzgeber erklärt es 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 unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist dies im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

Ein Ablösungsanspruch für das Wohnanwesen besteht somit nicht. Das Anwesen ist bereits heute erheblich durch Lärmbelastungen betroffen, die von den bereits bestehenden Straßen (Bundesautobahn A 93, Lappersdorfer Straße) ausgehen.

Das geplante Straßenbauvorhaben führt am Anwesen des Einwendungsführers zu einer wesentlichen Änderung, so dass die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen erforderlich ist. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1.2.3 und die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.1.2 dieses Beschlusses. Darüber hinaus hat eine Summenpegelberechnung von Bundesautobahn A 93 und der plangegegenständlichen Maßnahme ergeben, dass auf das Anwesen insgesamt Lärmbelastungen von maximal 68,2 dB(A) tagsüber und 62,6 dB(A) nachts einwirken werden. Dem Vorhabensträger wurden daher zusätzlich zu den bereits genannten Maßnahmen für die Ostseite des Anwesens auf die Gesamtlärmsituation abgestimmte Lärmsanierungsmaßnahmen zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.2.2.2 dieses Beschlusses). Damit ist sichergestellt, dass das Anwesen auch unter Berücksichtigung der weiteren Erhöhung eines vorhandenen hohen Lärmpegels bewohnbar bleiben wird.

Fazit:

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

Die 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 6. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.2 Einwendungen anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer

3.4.2.1 Rechtsanwälte Schneider & Kollegen

Mandant:

3.4.2.1.1 Einwendungsführer 0031:

Der Einwendungsführer 0031 ist durch vorübergehende Grundinanspruchnahme während der Bauzeit unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 4: Anlage Nr. 14.1, Plan Nr. 1 und Unterlage 14.2). Zu den mit Schriftsätzen vom 27. Februar 2009, 9. März 2009 und 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird entsprechend der Nummerierung der Einwendungsschriftsätze, wobei zu den Ausführungen in Ziffer 1 selbst (Sachverhalt) keine Ausführungen erforderlich sind, folgendes festgestellt:

Einwendungsschriftsatz vom 27. Februar 2009:

1.1.

Die dem mit Schreiben vom 9. März 2007 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Planunterlagen vom 15. Februar 2007 für das Projekt „Ausbau

der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels“ sahen – wie im Einwendungsschriftsatz erwähnt – einen Abbruch des Anwesens des Einwendungsführers vor. Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen, u.a. auch bezüglich der Eingriffe in die Eigentumsrechte des Einwendungsführers, hat der Vorhabensträger Planänderungen vorgenommen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Durch die in der aktuellen Planung vom 15. Oktober 2008 vorgenommene Verschiebung der Trasse der Nordgaustraße nach Süden kann der ursprünglich vorgesehene Abbruch des Wohngebäudes des Einwendungsführers vermieden werden. Die Verschiebung der Straßentrasse nach Süden geht zu Lasten verstärkter Eingriffe in die Gärten der südlich an das Straßenbauvorhaben angrenzenden Anwesen entlang der Ortsstraße „Am Judenfeld“. Im Rahmen der Abwägung ist jedoch festzuhalten, dass die Eingriffe in die Gärten deutlich geringer zu bewerten sind, als die Eingriffe in bestehende Wohngebäude, insbesondere wenn das betroffene Gebäude durch das geplante Bauvorhaben vollständig beseitigt werden muss.

Das Anwesen des Einwendungsführers befindet sich bereits derzeit in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Nordgaustraße und ist demzufolge in nicht unerheblichem Umfang den von der Straße ausgehenden Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt. Mit Realisierung des Straßenbauvorhabens liegt das Wohnanwesen des Einwendungsführers im Bereich des in diesem Straßenabschnitt vorgesehenen Einhausungsbauwerks (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 2). Die den festgestellten Planunterlagen beigefügten Lärmberechnungen ergeben für das Anwesen des Einwendungsführers unter Berücksichtigung dieses Einhausungsbauwerks maximale Lärmpegelwerte von 55 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht werden somit eingehalten. Die Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Ergebnisse bestätigt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auch hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung werden sich durch das geplante Einhausungsbauwerk für das Anwesen des Einwendungsführers deutliche Verbesserungen ergeben. Bezüglich der lufthygienischen Situation wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3 dieses Beschlusses verwiesen. Das lufthygienische Gutachten (Band 4: Unterlage 16.3) kommt zum Ergebnis, dass Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) so-

wie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten, in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsmenge nicht zu erwarten sind. Diese Aussage wird vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz bestätigt.

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Der Gesetzgeber erklärt es 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 unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist dies im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

1.1.1

Das Einhausungsbauwerk ist nach § 1 Abs. 4 FStrG Bestandteil der Straße. Für das Bauwerk gelten somit nicht die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen.

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. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Zur Erstellung des Einhausungsbauwerks kann auf die baubedingt erforderliche vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen aus dem Einwendergrundstück in einem Umfang von 223 m² nicht verzichtet werden. Es ist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinzuweisen, dass der Vorhabensträger – wie einleitend bereits ausgeführt – aufgrund der vorgebrachten Einwendungen seine ursprünglichen Planungen aus dem Jahr 2007 geändert hat und die plangegenständlichen Unterlagen keine dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen des Einwendungsführers mehr vorsehen. Die vorstehend bereits angeführte vorübergehende Inanspruchnahme wurde auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränkt. Der Einwand der Zerstörung der Grundstücksnutzung im Süden und südöstlichen Grundstücksbereich ist auch unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziffer 1.1 zurückzuweisen.

Es trifft zu, dass mit Errichtung des Einhausungsbauwerks das Grundstück von Süden her nicht mehr direkt von der Nordgaustraße aus angefahren werden kann und auch die drei Parkplätze an der südlichen Grundstücksseite entfallen. Auf die näheren Ausführungen in den Ziffern 1.1.2, 1.1.3 und 2.5 des Einwendungsschriftsatzes wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

1.1.2.

Für Straßenanlieger besteht kein Anspruch, dass die Straße nicht verändert wird (Art. 17 Abs. 1 BayStrWG). Es ist ausreichend, dass der für die funktionsgerechte Nutzung des Grundstücks erforderliche Zugang zum öffentlichen Straßennetz erhalten bleibt. Erst recht besteht kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert und eine bisherige günstige Erreichbarkeit aufrechterhalten bleibt. Auch soweit man sich auf eine bestimmte Verkehrssituation eingestellt hat, gilt nichts anderes.

Bei der Planung wurden die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechterhalten. § 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 BayStrWG gilt nichts anderes.

Die Zufahrt zum Grundstück des Einwendungsführers ist von der Nordgaustraße über die Straßenverbindung Isarstraße – Barth Straße – Riesengebirgsstraße - Fichtelgebirgstraße – Im Gschwander sichergestellt.

Soweit die Nutzung der entfallenden Stellplätze auf rechtlich gesicherten Positionen beruht ist der Vorhabensträger verpflichtet einen entsprechenden Ersatz zu beschaffen bzw. eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Entschädigungsfragen sind jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Grundstückseigentümern zu führen hat, oder in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger in der Erörterungsverhandlung am 2. Februar 2012 angeboten hat, als Ersatz für die drei entfallenden Stellplätze an der Westseite des vorgesehenen Wendehammers, der an der Ostseite des Einwendergrundstücks liegt, entsprechende Ersatzstellplätze zu er-

richten. Die hierzu erforderlichen Grundstücksflächen befinden sich bereits im Eigentum des Vorhabensträgers.

Nachdem der Einwendungsführer befürchtete, dass sich aufgrund der topographischen Verhältnisse allein schon durch den geplanten Wendehammer die Zufahrtssituation für sein Anwesen verschlechtert und sich durch die Anlage der Ersatzstellflächen diese Situation eventuell noch verschlechtern könnte, hielt er eine Verschiebung des Wendehammers nach Osten für unverzichtbar.

Die in der Erörterungsverhandlung vom Vorhabensträger zugesicherte Überprüfung einer möglichen Verschiebung des Wendehammers mit einer möglichen Anpassung der Höhenverhältnisse im Bereich der Zufahrt entsprechend der bisherigen Situation anhand entsprechender Geländeschnitte war allerdings nicht möglich, da der Einwendungsführer die hierzu erforderliche Betretungserlaubnis nicht erteilte.

1.1.3.

Die Erreichbarkeit des Einwendergrundstücks ist unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen sichergestellt. Der südliche Gebäudeteil kann über die in den festgestellten Planunterlagen dargestellte Treppenanlage (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nr. 2) erreicht werden. Der Zuschnitt des Grundstücks im Bereich des Wohnanwesens wird nicht unzumutbar verschlechtert, da keine dauerhafte Grundinanspruchnahme erfolgt. Zukünftig wird sich allerdings eine Einschränkung der Nutzung des Anwesens insofern ergeben, als das Einhausungsbauwerk bis auf 2,05 m an die südöstliche Hausecke heranrückt und der südliche Gebäudeteil nur mehr fußläufig erreichbar sein wird. Die Nutzung des südlichen Gebäudeteils insbesondere hinsichtlich der bauordnungsrechtlich zulässigen Nutzung mag zwar eingeschränkt sicherlich aber nicht gänzlich unmöglich oder gar unzumutbar sein.

Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass durch die gegenüber den ursprünglichen Planungen aus dem Jahr 2007 geänderte und der gegenständlichen Planfeststellung zugrundeliegende Planung eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme und insbesondere ein Abbruch des Anwesens des Einwendungsführers vermieden werden kann, d.h. die Grundstücksgrenzen bleiben unverändert bestehen.

1.2.

Die Einwendung, dass die jetzige „Planungsalternative“ schwere eigentumsvernichtende Eingriffsnachteile für das Wohn- und Geschäftsanwesen des Einwendungsführers nach sich zieht, wobei die derzeitige Vermietung des Untergeschosses als Wohnraum der bisherigen und offensichtlich schon länger aufgegebenen Nutzung als Geschäftsraum widerspricht, ist unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen zurückzuweisen. Auch wenn man in gewissem Umfang unterstellt, dass die Nutzung des Anwesens eingeschränkt wird und sich hierdurch – unabhängig von der Frage

inwieweit eine Wohnnutzung des Untergeschosses rechtlich überhaupt zulässig ist - Mietminderungen oder eine erschwerte Vermietbarkeit ergibt ändert dies nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Linie. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Zu den im Einwendungsschriftsatz angeführten Planlösungen ist festzustellen, dass das weitere Abrücken nach Süden zu zusätzlichen und nicht vertretbaren Eingriffen in die südlich der Nordgaustraße angrenzenden Grundstücke der Anlieger entlang der Straße „Am Judenfeld“ führen würde. Bei der jetzigen Planung wurde auf eine möglichst gleichmäßige Belastung aller Anlieger im Norden und im Süden der geplanten Einhausung geachtet. Zu beiden Seiten des Einhausungsbauwerks müssen Einschränkungen hingenommen werden. Eine weitere Verschiebung nach Süden würde auf alle Fälle die Anlieger im Süden erheblich benachteiligen, da sie zusätzliche dauerhafte Grundverluste hinnehmen müssten, während der Einwendungsführer schon mit der jetzigen Planung keine solchen Eingriffe in sein Grundstück mehr hinnehmen muss.

Unabhängig von der Frage inwieweit ein weiteres Absenken des Einhausungsbauwerks technisch mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand überhaupt möglich ist, würden sich folgende nicht hinnehmbaren Nachteile ergeben:

1. Die neue Straße „Im Gschwander“ könnte nicht mehr mit auf der Einhausung geführt werden. Um die Erschließung der bisher an der Straße „Im Gschwander“ bzw. über diese Straße erschlossenen Grundstücke sicherstellen zu können, müsste daher zusätzlich - und zu Lasten der übrigen Grundstückseigentümer an dieser Ortsstraße - Grundstücksflächen Dritter in Anspruch genommen werden.
2. Die Höhenlage der Nordgaustraße und des Einhausungsbauwerkes ist durch die Einmündung der Sonnenstraße im Osten und die Anbindung der vorhandenen Tankstelle im Westen festgelegt. Eine Absenkung um mehrere Meter – wie gefordert – um über den Deckel von Süden her eine Anbindungsstraße zu bauen, ist nicht realisierbar. Weder die Sonnenstraße noch die Tankstelle könnten wieder richtliniengerecht an die Nordgaustraße angeschlossen werden. Auch die Anschlüsse der an die neue Höhenlage der Sonnenstraße anzupassenden Ortsstraßen könnten nicht mehr richtliniengerecht hergestellt werden.

Wie in der Erörterungsverhandlung am 2. Februar 2012 vom Vorhabensträger ausgeführt, müsste der bereits aufgrund der vorliegenden Planungen abzusenkende Kanal zusätzlich tiefer gelegt werden. Dies würde allerdings dazu führen, dass das Abwas-

ser nicht mehr im Freispiegelgefälle abgeleitet werden könnte. Eine sowohl in der Herstellung wie auch in der Unterhaltung technisch sowie finanziell aufwendige Hebeanlage wäre erforderlich. Die hierfür anfallenden Aufwendungen sind nicht vertretbar.

Die Einwendungen verkennen auch, dass die Erschließung des Anwesens des Einwendungsführers über die Straße „Im Gschwander“ vollständig erhalten bleibt und sich keineswegs verschlechtert. Auch die heute vorhandenen Stellplätze könnten - wie in Ziffer 1.1.2. ausgeführt - ersetzt werden.

Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

1.3.

Wie in vorstehender Ziffer 1.1.3. ausgeführt rückt das Einhausungsbauwerk bis auf 2,05 m an die südöstliche Hausecke des Einwendungsführers heran. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers liegt die Oberkante der Einhausung rund 4,00 m über dem Eingangsniveau der Untergeschoßwohnungen. Der Irrtum bei der Höhenentwicklung ist möglicherweise auf einen Maßstabsfehler in den Querschnittsplänen (Band 1: Anlage Nr. 6, Plan Nrn. 1 bis 5) zurückzuführen, da in den Planunterlagen anstelle des zutreffenden Maßstabs 1:50 irrtümlich der Maßstab 1:100 angegeben wurde. Dieser redaktionelle Fehler wurde durch Roteintragung korrigiert.

Die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen sind hier nicht relevant. Baurecht für das öffentliche Verkehrsbauwerk „Einhausung“ wird durch das Planfeststellungsverfahren geschaffen

Wie in Ziffer 1.1.1. ausgeführt gelten für das Einhausungsbauwerk die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen nicht.

Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

1.4.

1.4.1.

Die zum beabsichtigten Ausbau der Nordgaustraße auf zwei Richtungsfahrbahnen und zum Neubau des Einhausungsbauwerks inklusive der geplanten Anpassung der Straße „Im Gschwander“ an die neue Gesamtsituation vorgesehenen Maßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen ausführlich beschrieben und dargestellt. Auf die festgestellten Planunterlagen wird in diesem Zusammenhang verwiesen (Band 1: Unterlage 1; Anlage Nr. 6 Plan Nr. 3; Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 1 und 2; Anlage Nr. 8, Plan Nr. 1). Die im Einwendungsschriftsatz behauptete unzureichende Darstellung des Ausbaus und der Anpassung der Erschließungsstraße „Im Gschwander“ ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar und daher zurückzuweisen.

1.4.2.

Die Nutzung des Anwesens des Einwendungsführers - insbesondere hinsichtlich der bauordnungsrechtlich zulässigen Nutzung - wird durch das geplante Einhausungsbauwerk weder gänzlich unmöglich gemacht noch ist sie unzumutbar.

Auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen.

1.4.3.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

1.4.4.

Auf die vorstehenden sowie die nachfolgenden Ausführungen in den Ziffern, in denen der Einwendungsschriftsatz konkretere Ausführungen zu den aufgeführten Planungsmängeln enthält, wird verwiesen.

1.4.5.

Wie in Ziffer 1.1 ausgeführt werden im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers unter Berücksichtigung des Einhausungsbauwerks 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 (55 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht). Die Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Ergebnisse bestätigt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auch hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung werden sich durch das geplante Einhausungsbauwerk für das Anwesen des Einwendungsführers deutliche Verbesserungen ergeben. Hinsichtlich der lufthygienischen Situation wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3 dieses Beschlusses sowie zu Ziffer 1.1 des Einwendungsschriftsatzes verwiesen.

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind.

Bezüglich der künftigen Nutzungsmöglichkeiten des Anwesens des Einwendungsführers wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1.1.3. und 1.2. des Einwendungsschriftsatzes verwiesen.

Hinsichtlich der „Verdunklung“ der südlichen Gebäudeseite wird auf die rechtlichen Regelungen des § 8a Abs. 7 FStrG verwiesen. Demnach ist der Vorhabensträger verpflichtet Vermögensnachteile, die dadurch entstehen, dass durch den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße der Zutritt von Licht oder Luft zu einem Grundstück auf Dauer entzogen oder erheblich beeinträchtigt werden, entsprechend in

Geld zu entschädigen. 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.

1.4.6.

Die HAUPTerschließung des Anwesens des Einwendungsführers erfolgt über die Straße „Im Gschwander“. Wie vorstehend bereits mehrfach ausgeführt ist eine Erschließung über die Straße „Im Gschwander“ weiterhin möglich. Aus Richtung Süden ist eine direkte Zufahrt von der Nordgaustraße zum Grundstück des Einwendungsführers aufgrund des vorgesehenen Einhausungsbauwerks nicht mehr möglich. Ein Ersatz der entfallenden 3 Stellplätze ist grundsätzlich möglich. Auf die Ausführungen zu Ziffer 1.1.2. des Einwendungsschriftsatzes wird verwiesen.

1.4.7.

Entsprechend der zwischenzeitlich vorliegenden Erkenntnisse wurde Grundwasser in einer Tiefe von rd. 6,50 m vorgefunden, so dass der Grundwasserhorizont durch das geplante Einhausungsbauwerk nicht angeschnitten wird. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers liegt die Gründungssohle rd. 4,00 m unter der bisherigen Fahrbahnoberkante.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.3.8 dieses Beschlusses verwiesen.

1.4.8.

Lufthygiene

Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3.3 dieses Beschlusses ausgeführt, sind im Jahr 2030 nach Maßgabe der vorgelegten Unterlagen und nach derzeitiger Rechtslage keine Belastungen oder Einwirkungen zu erwarten, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten.

Die Auswirkungen von Tunnelportalen auf die Luftschadstoffbelastung in den angrenzenden Bereichen wurden durch die TÜV SÜD Industrie Service GmbH in der Vergangenheit schon mehrfach messtechnisch untersucht. Als Referenzprojekte können hier Immissionsmessprogramme am Brudermühltunnel und am Petuelringtunnel in München sowie an der Einhausung der Bundesstraße 17 im Markt Stadtbergen bei Augsburg genannt werden. Aus diesen Untersuchungen ist bekannt, dass die an den Portalen erhöhten Immissionen sich zunächst gerichtet längs zur Straße hin fortsetzen. Quer zur Strahlrichtung wurde übereinstimmend eine rasche Abnahme

der Konzentrationen mit der Entfernung beobachtet. In Stadtbergen war beispielsweise in 10 m seitlichem Abstand zur Fahrbahn kein Einfluss des Portals mehr messbar.

Erschütterungen

Baustellenbedingte Erschütterungen, Setzungen usw. können je nach Intensität und Dauer Immissionen sein, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeiführen. Derartige Schäden können nach unserer Auffassung weitgehend vermieden werden. Im Zuge der Baureifplanung und Baudurchführung des Tunnels hat der Vorhabensträger alle Maßnahmen zu ergreifen, um die Standsicherheit von Gebäuden und sonstigen Bauwerken nicht zu gefährden und Schäden möglichst von vornherein auszuschließen bzw. minimal zu halten (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.8 dieses Beschlusses).

Die Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen kann mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte im BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften nach der DIN 4150 Teil 2, Stand Juli 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Tabellen 1 und 2, und nach der DIN 4150 Teil 3, Stand Februar 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen, Tabellen 1 und 3, beurteilt werden. Die dort genannten Werte stellen zwar keine gesetzlichen Grenzwerte dar, doch können sie als konkrete Anhaltspunkte für die Einwirkung auf Personen und bauliche Anlagen dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ausgegangen werden. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung, die Minderung der Wohnqualität oder eine Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden (z. B. Beeinträchtigung der Standsicherheit, Tragfähigkeit der Decken oder bei Wohngebäuden auch Rissbildung in Putz und Wänden) oder sonstiger Schutzgüter ist nach dem Ergebnis des vom Vorhabensträger eingeholten Gutachtens bei Einhaltung der Werte der DIN 4150 Teil 2 und 3 nicht zu erwarten.

Inwieweit beim Bau des Einhausungsbauwerks Auswirkungen von Erschütterungsimmissionen auf die angrenzenden Anrainergebäude und sonstige Schutzgüter entstehen können, wurde durch den Vorhabensträger in einem Gutachten der IFB Eigenschenk GmbH vom 13. August 2013 untersucht.

Im Zuge des Straßenbaus werden Erdarbeiten erforderlich. In erster Linie werden ein Rückbau des Straßenoberbaus und ein Bodenabtrag in einer Stärke von bis zu 3,50 m im Bereich des Einhausungsbauwerks erforderlich.

Bis zur planmäßigen Gründungssohle bei etwa 334,50 bis 334,70 m üNN ist in den nördlichen Abschnitten, vor allem im Bereich des direkt angrenzenden Wohnhauses

des Einwendungsführers, mit dem Abtrag von Festgestein zu rechnen. Es wird damit gerechnet, dass das anstehende Festgestein nach Süden hin abfällt. Nach den Erkundungsergebnissen liegt die zukünftige Gründung der Einhausung teilweise im Festgestein, meist jedoch im Übergangsbereich der Sande zum Festgestein.

Ein wesentlicher Zwangspunkt für die Konstruktion der Einhausung, der Gründung sowie der Baugrube ist der Bereich unmittelbar vor dem nicht unterkellerten Gebäude. Der Abstand des Bauwerkes zum Gebäude beträgt minimal 2,05 m und maximal ca. 5,00 m.

Um bei einem Geländeabtrag von 3,50 m das Gebäude zu sichern, ist ein möglichst verformungsarmer Verbau herzustellen. Da dies an der Engstelle bei einem Abstand von lediglich 2,05 m mit Berücksichtigung von Arbeitsraumbreiten kaum möglich ist, empfiehlt der Bodengutachter, die Außenmauer des Bauwerks in diesem Bereich als überschnittene Bohrpfahlwand herzustellen. Die Bohrpfahlwand könnte nach Ansicht des Gutachters bei entsprechender Dimensionierung gleichzeitig als verformungsarmer Verbau während der Bauzeit dienen und die Ausführung somit erschütterungsarm erfolgen. Der Baugrundgutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Herstellung der Bohrpfähle mit keiner Gefährdung des Anwesens des Einwendungsführers verbunden ist.

Die Ausführung des Einhausungsbauwerkes erfolgt in der Regel als Ortbetonrahmenbauwerk mit Mittelstütze (vgl. Band 1: Anlage Nr. 6, Plan Nr. 2). Das Einhausungsbauwerk mit einer Länge von 400 m könnte in 40 Arbeitsabschnitten mit je 10 m Länge ausgeführt werden.

Im Bereich der Straße „Im Gschwander“ und des Wohnhauses des Einwendungsführers wird die nördliche Wand der Einhausung auf einer Länge von rd. 240 m als Sonderbauweise auf einer überschnittenen Bohrpfahlwand gegründet.

Jeder Einzelabschnitt wird in folgende Takte unterteilt:

Takt 1: Freimachen des Baugeländes mit Abtrag des vorhandenen Bodens bis hin zum Felsgestein

Bei Bedarf Einbringen eines verformungsarmen Baugrubenverbaus (z. B. eine überschnittene Bohrpfahlwand)

Takt 2: Abbau des vorhandenen Felsgesteins (Felsfräse)

Takt 3: Erstellung der Fundamente und der aufgehenden Wände einschließlich Einbringung des Ortbetons

Takt 4: Erstellung des nördlichen Deckels

Zeitlich ist jeder Takt mit einem Zeitbedarf von 1 Woche als realistischer Ansatz zu sehen. Das bedeutet, dass die reine Erstellung des nördlichen Einhausungsbauwerkes in knapp einem Jahr erfolgen kann.

Hauptsächliche Beeinträchtigungen der direkt angrenzenden Gebäude und Flächen bestehen beim Einbringen des verformungsarmen Verbaus (überschnittene Bohrpfahlwand) und Aushub des vorhandenen Bodens bzw. Festgesteins (Felsfräsen) insbesondere im Bereich des Wohnhauses des Einwendungsführers. Die Gründung mit einer überschnittenen Bohrpfahlwand wird als erschütterungs- und lärmärmste Bauweise gewählt, um so die Beeinträchtigungen der Anlieger und hierbei insbesondere des Einwendungsführers auf ein Minimum zu reduzieren.

Eine genaue Erfassung der tatsächlichen Emissionen ist aber zum derzeitigen Planungsstand noch nicht möglich und eine Konkretisierung der Immissionssituation kann daher erst später in der Bauausführungsplanung erfolgen, wenn einzelne Bauabläufe feststehen.

Um die Einhaltung der Anhaltswerte gem. DIN 4150-3 zu prüfen und zu dokumentieren, werden die Bauarbeiten zur Erstellung des Einhausungsbauwerkes mit einem erschütterungstechnischen Messprogramm begleitet. Gegebenenfalls können dann bei Erreichen der Grenzwerte bzw. Anhaltswerte der einschlägigen Regelwerke geeignete Maßnahmen zum Schutz der Menschen und Anlagen vorgenommen werden. Wir haben den Vorhabensträger zu einer messtechnischen Überwachung der Erschütterungen an Gebäuden im Zuge der Bauausführung verpflichtet (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.5 dieses Beschlusses). Abhängig von den Messwerten hat der Vorhabensträger die Situation zu überwachen (Messungen, Beweissicherungsprogramm) und gegebenenfalls Maßnahmen zur Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 zu ergreifen.

Soweit trotz sämtlicher Schutzmaßnahmen Überschreitungen der Anhaltswerte beim jetzigen Planungsstand wegen der bestehenden Prognoseunsicherheit nicht vermieden werden können, haben wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG gegenüber dem Vorhabensträger eine abschließende Entscheidung über eventuell weitere zu treffende erforderliche Schutzmaßnahmen für die Betroffenen bzw. über dem Grunde nach zu treffende angemessene Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen vorbehalten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.7 dieses Beschlusses).

Immissionen während der Bauzeit

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Belästigungen bei der Herstellung zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu

berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass die an die Straßenbaustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen beeinträchtigt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein vorkommen und in der Regel als vorübergehender Nachteil hinzunehmen sind. Im Rahmen der lärmintensiven Erstellung des Einhausungsbauwerks im Zuge der Nordgaustraße werden Siedlungsgebiete mit schutzwürdiger Wohnnutzung berührt. Der Vorhabensträger hat eine Gesamtbauzeit von ca. zwei Jahren angesetzt. Dies ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht dem Grunde nach hinzunehmen, mag es auch für die betroffenen Anwohner mit Belastungen verbunden sein. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass sich insbesondere die Erstellung des nördlichen Einhausungsbauwerks, das im ersten Jahr erstellt werden soll, in lärmtechnischer Hinsicht (Gründen der Bohrpfähle, Felsabtrag) besonders negativ auf das Anwesen des Einwendungsführers auswirken wird. Für die südliche Seite der Einhausung sind keine besonders schallintensiven Verfahren notwendig.

Um die Lärmbeeinträchtigungen zu reduzieren, wird im Bereich der Straße „Im Gschwander“ und im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers, wie vorstehend bereits ausgeführt, das nördliche Einhausungsbauwerk auf einer überschnittenen Bohrpfahlwand gegründet und das in diesen Bereichen vorhandene Felsgestein mit einer Felsfräse abgebaut. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde handelt es sich hierbei um eine Lösung, mit der die Beeinträchtigungen für die Anlieger insgesamt und für den Einwendungsführer im Besonderen soweit als möglich minimiert werden können.

Gemäß §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 ff BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV sind die verkehrswegebezogenen Vorschriften des BImSchG auf den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen beschränkt, so dass sich bezüglich einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenverkehr keine Ansprüche aus dem BImSchG zu Gunsten der betroffenen Anwesen ergeben. Eine wesentliche Änderung in diesem Sinn liegt hier nicht vor, da es schon an einem erheblichen baulichen Eingriff i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 2 der 16. BImSchV fehlt. Dies folgt auch daraus, dass sich die durch das Einhausungsbauwerk verursachte baubedingte Belastung nur während der Bauzeit ergibt und nicht auf Dauer angelegt ist. Anders wäre es nur, wenn diese vorübergehenden Belastungen ein Ausmaß erreichten, welches auch unter Berücksichtigung der begrenzten Zeitspanne schlecht-

hin unzumutbar wäre. Dafür, dass die Belastungen die Grenze des Unzumutbaren während der Bauzeit überschreiten, sind keine Anhaltspunkte gegeben.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970. Darin sind Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer noch zumutbaren und damit entschädigungslos hinzunehmenden Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Wir haben den Vorhabensträger in diesem Beschluss daher unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen und den Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 sowie der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) verpflichtet, negative Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Bei den während der Bauzeit auftretenden Emissionen auf Baustelleneinrichtungsflächen ist für die Beurteilung die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom 24.07.2002 heranzuziehen, da es sich bei den Baustelleneinrichtungsflächen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 3 Abs. 5 Nr. 1 und 2 BImSchG handelt. Wir haben den Vorhabensträger verpflichtet, diese nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind bzw. mit geeigneten Maßnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt werden (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses).

Der fragliche notwendige Lkw-Verkehr zur Bauausführung, der die Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere zum Massenabtransport anfährt, wird über den öffentlichen Verkehrsraum abgewickelt und fällt daher unter den Gemeingebrauch der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen nach § 7 Abs. 1 FStrG. Aus diesem Grund ist er weder als Baustellenlärm nach der AVV-Baulärm zu beurteilen, noch fällt er mangels baulichen Eingriffs in den betreffenden Straßenabschnitt unter den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Er ist daher aus immissionsschutzrechtlicher Sicht prinzipiell hinzunehmen, selbst wenn dadurch für die betroffenen Anlieger dieser Straßen große langjährige Belastungen entstehen können. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn die Auswirkungen als gesundheitlich kritisch und damit über das zulässige Maß hinausgehend bewertet werden müssten. Dafür sind keine Anhaltspunkte ersichtlich.

Trotz einer eventuellen Zusatzbelastung der lufthygienischen Situation 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 wesentlich spürbar sein wird, sondern

in der bereits vorhandenen dominanten Belastung in den betroffenen Bereichen aufgehen wird.

Eine Verschmutzung der angrenzenden Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus ist bei Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses ebenfalls nicht zu erwarten.

Eine endgültige Beurteilung der Immissionen während der Bauphase, insbesondere während der Erdbauarbeiten zur Erstellung des nördlichen Einhausungsbauwerks (Bohrpfahlgründung, Steinfräsen), ist aber wegen der derzeitigen Planungssituation nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da eine genaue Erfassung der Immissionsquellen bei der Vielzahl der zum Einsatz kommenden Baumaschinen, der Vielzahl an immissionstechnisch relevanten Aktivitäten sowie unterschiedlichen Einsatzzeiten und Einsatzorten innerhalb des zu beurteilenden Bereiches zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist und sich auch während der Bauausführung ständig ändern kann.

Soweit trotz sämtlicher Schutzmaßnahmen Überschreitungen der Anhaltswerte wegen der bestehenden Prognoseunsicherheit beim jetzigen Planungsstand nicht vermieden werden können, haben wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG gegenüber dem Vorhabensträger eine abschließende Entscheidung über eventuell weitere zu treffende erforderliche Schutzmaßnahmen für die Betroffenen bzw. über dem Grunde nach zu treffende angemessene Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen vorbehalten (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.7 dieses Beschlusses).

Erreichbarkeit des Anwesens des Einwendungsführers während der Bauzeit

Mit Erstellung des Einhausungsbauwerkes ist das Untergeschoss des Anwesens des Einwendungsführers von Seiten der jetzigen Nordgaustraße nur mehr fußläufig erreichbar. Während der Bauphase ist eine Erschließung des Untergeschosses ab der Tankstelle über den nördlich der jetzigen Nordgaustraße bestehenden Randbereich der Fahrbahn auf einer Länge von rd. 100 m möglich.

Die Erschließungsstraße „Im Gschwander“ wird zwar ebenfalls vom Bau des nördlichen Abschnitts des Einhausungsbauwerkes beeinträchtigt. Durch die Ausführung einer überschütteten Bohrpfahlwand an der Nordseite der Einhausung kann die Erschließungsstraße „Im Gschwander“ jedoch nahezu erhalten bleiben. Für temporäre Sperrungen kann die Erschließung „Im Gschwander“ kurzzeitig auch über die Böhmmerwaldstraße erfolgen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.

2.1.

Entsprechend § 5 Abs. 2 FStrG sind Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Demzufolge ist die Stadt Regensburg zuständiger Straßenbaulastträger für die Nordgaustraße und damit auch der zuständige Antragsteller.

2.2.

Bezüglich der Planrechtfertigung und der mit dem geplanten Bauvorhaben verfolgten Planungsziele wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Ostumgehung soll künftig vorrangig von Verkehrsteilnehmern genutzt werden, die Arbeitsplätze und Gewerbestandorte im Stadtosten zum Ziel haben. Sie kommen von der Bundesstraße 16 und fahren heute zum großen Teil durch die Konradsiedlung. Die Neubaustrecke der Nordgaustraße mit der Sallerner Brücke hingegen dient in erster Linie dazu, den Verkehr aus dem nordwestlichen Landkreis, beispielsweise aus Lappersdorf, Hainsacker oder Regendorf in den Stadtosten bzw. in die Innenstadt zu leiten. Genauso wird sie aber auch die Erreichbarkeit des überörtlichen Straßennetzes aus dem nördlichen Stadtbereich verbessern und damit die Amberger Straße entlasten, die derzeit genutzt werden muss, um die Bundesstraße 16 oder die Bundesautobahn A 93 zu erreichen. Damit dienen beide Maßnahmen unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen, so dass die Ostumgehung die plangegegenständliche Maßnahme nicht ersetzen kann.

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. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Zur Erstellung des Einhausungsbauwerks kann auf die baubedingt erforderliche vorübergehende Inanspruchnahme des Einwendergrundstücks nicht verzichtet werden. Es ist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinzuweisen, dass der Vorhabensträger – wie bereits mehrfach ausgeführt – aufgrund von Einwendungen seine ursprünglichen Planungen aus dem Jahr 2007 geändert hat und die plangegegenständlichen Unterlagen keine dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen des Einwendungsführers mehr vorsehen. Die vorübergehende Inanspruchnahme in einem Umfang von 223 m² wurde auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränkt. Der Einwand der Zerstö-

zung der Grundstücksnutzung im Süden und südöstlichen Grundstücksbereich ist auch unter Hinweis auf die Ausführungen zu Ziffer 1.1 des Einwendungsschriftsatzes zurückzuweisen.

2.3. und 2.4.

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme – im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Lärmschutzauflagen sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses behandelt.

Hinsichtlich der Forderung des Einwendungsführers auf Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für sein Anwesen, da er durch die Bauarbeiten bedingte Schäden an seinem „Wohn- und Geschäftshausgrundstück“ befürchtet, ist folgendes festzustellen:

Ein Rechtsanspruch auf derartige Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht. Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat der Vorhabensträger zugesagt, für die Gebäude im Nahbereich des Einhausungsbauwerks, auf die das Bauvorhaben Auswirkungen haben könnte, eine Beweissicherung durchführen zu lassen. Die geologische - geotechnische Baudokumentation wird als Grundlage für die Beweissicherung des Einhausungsbauwerks herangezogen. Die vorher bestehenden Schäden werden dokumentiert. Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung soweit als möglich Bauweisen zu wählen, die nachteilige Auswirkungen auf Gebäude benachbarter Grundstücke (z.B. durch Erschütterungen) vermeiden. Rechtzeitig vor Baubeginn wird eine Beweissicherung z. B. mittels Pegelmessungen, geotechnischer Baudokumentation, geodätischen Messungen usw. durchgeführt werden. Der Vorhabensträger wird die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abstimmen.

Auf die vorstehenden Ausführungen und hierbei insbesondere zu Ziffer 1.4.8. des Einwendungsschriftsatzes sowie die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 bis 2.1.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.5.

Bezüglich der angesprochenen

- Parkplätze und der
- Vermietbarkeit der Erdgeschossräume

wird auf die Ausführungen zu den Ziffer 1.1.2. und 1.2. des Einwendungsschriftsatzes verwiesen. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen ist nicht erkennbar, warum aufgrund des plangegegenständlichen Straßenbauvorhabens eine künftige Eigennutzung des Wohnanwesens nicht mehr möglich sein sollte.

Eine gewerbliche Nutzung der im Einwendungsschriftsatz angeführten „Erdgeschossräume“ findet unter Hinweis auf das vorliegende Wertgutachten vom 15. Dezember 2011 nicht mehr statt. Wie auf Seite 24 in Ziffer 2.6.1 des Wertgutachtens ausgeführt, wird die Wohnung im Erdgeschoss vom Einwendungsführer selbst bewohnt und ist die Wohnung im Kellergeschoss – um die es bei der gewerblichen Nutzung wohl gehen soll – an eine Wohngemeinschaft vermietet. Inwieweit im vorliegenden Fall für die Kellergeschosswohnung eine bauordnungsrechtlich zulässige Wohnnutzung vorliegt und die Nutzung der Stellplätze auf einer rechtlich gesicherten Position beruht ist für das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren von untergeordneter Bedeutung, da es sich hierbei allenfalls um Entschädigungsfragen handelt, die jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Über die Höhe eventueller Entschädigungen wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

2.6.

Der Einwendungsführer hat Anspruch auf eine Wiederherstellung der vom Straßenbauvorhaben betroffenen Fläche zwischen dem Einhausungsbauwerk und dem Anwesen des Einwendungsführers in einer der bereits heutigen Form entsprechenden bzw. gleichwertigen Beschaffenheit (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.5 dieses Beschlusses). Bezüglich der geforderten kombinierten Stützmauer ist der Vorhabenssträger lediglich verpflichtet – soweit aus technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbar - Vorkehrungen zu treffen, die dazu beitragen die bestehenden Grundstücksverhältnisse aufrecht zu erhalten bzw. nicht vermeidbare Beeinträchtigungen zu entschädigen. Auflagen in diesem Beschluss, die den Vorhabenssträger zur Durchführung von Maßnahmen verpflichten die zu einer Verbesserung der bestehenden Verhältnisse führen, sind rechtlich nicht vertretbar und unzulässig. Davon unberührt bleiben die Absprachen, die z.B. im Rahmen der außerhalb des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens noch zu führenden Grunderwerbs- bzw.

Entschädigungsverhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und dem Einwendungsführer getroffen werden.

2.7.

Wie zu den vorstehenden Ziffern 1.1.3. und 1.3 des Einwendungsschriftsatzes ausgeführt rückt das Einhausungsbauwerk bis auf ca. 2,00 m an die südöstliche Haus-ecke des Einwendungsführers heran. Im Bereich des Anwesens des Einwendungs-führers liegt die Oberkante der Einhausung rund 4,00 m über dem Eingangsniveau der Untergeschoßwohnungen. Eine Zu- und Abfahrtsmöglichkeit von der Nord-gaustraße zum Grundstück des Einwendungsführers im Süden ist aufgrund des ge-planten Einhausungsbauwerks nicht mehr möglich. Allerdings ist das Anwesen wei-terhin über die Straße „Im Gschwander“ erschlossen und anfahrbar. Um Wiederho-lungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1.1.2., 1.1.3., 1.2., 1.4.2. und 2.2. des Einwendungsschriftsatzes verwiesen.

2.8.

Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.6. des Einwendungsschriftsatzes wird hingewiesen. Der Vorhabensträger ist lediglich verpflichtet – soweit aus technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbar - Vorkehrungen zu treffen, die dazu beitragen die bestehenden Grundstücksverhältnisse aufrecht zu erhalten bzw. nicht vermeidbare Beeinträchtigungen zu entschädigen. Auf die Durchführung von Maß-nahmen die zu einer Verbesserung der bestehenden Verhältnisse führen hat der Einwendungsführer keinen Rechtsanspruch (vgl. auch Ausführungen zu Ziffer 2.6. des Einwendungsschriftsatzes). Diesbezügliche Forderungen auf Durchführung sol-cher Maßnahmen sind daher zurückzuweisen. Davon unberührt bleiben eventuell außerhalb des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Vorha-bensträger und dem Einwendungsführer, z.B. im Rahmen der noch zu führenden Grunderwerbs- bzw. Entschädigungsverhandlungen, getroffene Absprachen.

2.9.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.3.8 dieses Beschlusses (Bau-ground und Entwässerung) sowie zu Ziffer 1.4.7. des Einwendungsschriftsatzes wird verwiesen.

Das planfestgestellte Vorhaben samt Änderungen an Gewässern steht bei Beach-tung der festgelegten Benutzungsbedingungen und Auflagen unter Teil A, Ab-schnitt IV, Ziffer 3 des Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg wurde berücksichtigt.

Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg in vollem Umfang den wasserrechtlichen Anforderungen. Die Forderung auf Aufnahme entsprechender Schutzauflagen wird daher zurückgewiesen.

2.10.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1.4.8., 2.3. und 2.4. des Einwendungsschriftsatzes sowie die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.5 bis 2.1.8 dieses Beschlusses verwiesen.

2.11.

Bezüglich der Verschiebung des Wendehammers wird auf die Ausführungen zu Ziffer 1.1.2. des Einwendungsschriftsatzes verwiesen. Im Übrigen erscheint die den festgestellten Planunterlagen zugrundeliegende Lösung gegenüber dem Vorschlag des Einwendungsführers wesentlich platzsparender und im Verlauf klarer zu sein.

2.12.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 1.4.5. des Einwendungsschriftsatzes wird verwiesen.

2.13.

Die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Geländemodellierung, die eventuell einen Entfall der beschriebenen Stützmauern möglich machen könnte, ist voraussichtlich nur unter Einbeziehung von Grundstücksflächen des Einwendungsführers möglich. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen zu Ziffer 1.1.2. des Einwendungsschriftsatzes verwiesen. Eine nähergehende Untersuchung war demnach bisher nicht möglich, da der Einwendungsführer das hierzu erforderliche Betretungsrecht nicht erteilte.

2.14.

Bodenanker zur Gewährleistung der Standsicherheit des Einhausungsbauwerks, die eine dauerhafte Grundinanspruchnahme in Form einer dinglichen Sicherung erfordern sind nicht notwendig. Zum derzeitigen Planungsstand sind jedoch noch keine konkreten Aussagen möglich, inwieweit während der Bauphase des Einhausungsbauwerks entsprechende Rückverankerungen und somit eine vorübergehende Grundinanspruchnahme erforderlich werden. Nachdem diese Maßnahmen nur während der Bauphase erforderlich sind und wieder rückgängig gemacht werden können, ist von keiner dauerhaften Beeinträchtigung des Grundstücks des Einwendungsführers auszugehen. Unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.4 dieses Beschlusses können durch eventuell erforderliche Rückverankerungen entstehende und vom Vorhabensträger entsprechend zu entschädigende Schäden festgestellt werden.

2.15.

Der Vorhabensträger hat in der Erörterungsverhandlung am 2. Februar 2012 zugesichert die am westlichen Portal des Einhausungsbauwerks vorgesehene Absturzsicherung transparent auszuführen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.16.

Der Einwendungsführer fordert einen finanziellen Ausgleich für die durch das Bauvorhaben verursachte technische und merkantile Wertminderung seines Anwesens. Auch wenn man das in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Linie. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Soweit die Einwendungsführer eine Wertminderung für sein Grundstück geltend macht und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangt, ist festzustellen, dass Lagenachteile, die - wie hier - eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Staats- bzw. Bundesstraße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung in gewissem Umfang unterstellt.

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. 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 unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen, zumal das Anwesen bereits heute in unmittelbarer Nähe zur Nordgaustraße liegt und nach Abschluss der Bauarbeiten durch das vorge-

sehene Einhausungsbauwerk sich für das Anwesen des Einwendungsführers hinsichtlich der von der Nordgaustraße ausgehenden Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen deutliche Verbesserungen ergeben werden.

2.17.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu Ziffer 1.2. des Einwendungsschriftsatzes verwiesen. Eine Ersatzzufahrt von der Nordgaustraße aus Richtung Süden ist nicht ausführbar.

2.18.

Auf die Ausführungen zu den Ziffern 1.1., 1.4.5. und 1.4.8. des Einwendungsschriftsatzes und in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4.3.3 dieses Beschlusses sowie die festgestellten Planunterlagen (Band 3: Unterlage 11 und Unterlage 16) wird verwiesen. Im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers werden die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag (55 dB(A)) und 49 dB(A) in der Nacht (47 dB(A)) eingehalten. Ein rechtlicher Anspruch auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen ob aktiv oder passiv besteht daher nicht.

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. Entsprechend der vorstehenden Ausführungen wird der Tagwert im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers nicht überschritten, so dass auch keine entsprechenden Entschädigungsansprüche bestehen.

Das vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bzw. dem für technische Fachfragen des Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz geprüfte und bestätigte lufthygienische Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH kommt zu dem Ergebnis, dass Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten, in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsmenge nicht zu erwarten sind. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Wie vorstehend bereits festgestellt, sollte in diesem Zusammenhang allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass das Anwesen des Einwendungsführers unmittelbar an die Nordgaustraße angrenzt und derzeit den durch den Fahrzeugverkehr verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen direkt ausgesetzt ist. Es wird nicht verkannt, dass sich während des Baus insbesondere des Einhausungsbauwerks für das Anwesen des Einwendungsführer Belastungen durch Lärm und Erschütterungen - wenn auch

nur temporär - ergeben werden und sich auch nach Abschluss der Baumaßnahme eine eingeschränkte Nutzbarkeit zumindest des südlichen Gebäudebereichs ergeben wird. In Bezug auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird sich jedoch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde für das Wohngebäude aber auch für den Außenbereich eine deutliche Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand ergeben.

2.19.

Das Anwesen des Einwendungsführers ist – wie mehrfach bereits ausgeführt - weiterhin über die Straße „Im Gschwander“, die bereits derzeit als Hauptzufahrt dient, erschlossen. Diese Straße kann im Brandfall auch ohne Probleme von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr befahren werden. Bezüglich des angesprochenen Brandszenarios, wenn mit Sondermüll und Explosivstoffen beladene Lkw in der Einhausung in Brand geraten, ist – ungeachtet der Frage inwieweit solche genehmigungspflichtigen Transporte überhaupt auf der Nordgaustraße zugelassen werden – festzustellen, dass das Einhausungsbauwerk für das Anwesen des Einwendungsführers selbst hier gegenüber den derzeitigen Verhältnissen deutliche Vorteile bietet. Zum heutigen Zeitpunkt würde sich ein solches Szenario unmittelbar auf das Wohnanwesen auswirken.

2.20.

Unter Hinweis auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.11 sind bei der Bepflanzung der Straßen- und Ausgleichsflächen mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Ein Einvernehmen des Einwendungsführers ist daher nicht erforderlich.

2.21.

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.5 dieses Beschlusses wird verwiesen. Nach Feststellung des Vorhabensträgers bleibt zwischen dem Gebäude des Einwendungsführers und der Nordseite der Einhausung die Geländehöhe vor dem Untergeschoß erhalten.

2.22.

Eine Beschattungswirkung des Einhausungsbauwerks auf Teile der südlichen Gebäudeseite wird sich nicht vermeiden lassen. Auf die Ausführungen zu Ziffer 1.4.5. des Einwendungsschriftsatzes wird verwiesen. Der Vorhabensträger ist verpflichtet Vermögensnachteile, die dadurch entstehen, dass durch den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße der Zutritt von Licht oder Luft zu einem Grundstück auf Dauer entzogen oder erheblich beeinträchtigt werden, entsprechend in Geld zu entschädigen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses).

ses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

2.23.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1.1.2. und 2.11. des Einwendungsschriftsatzes verwiesen.

2.24.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.18. des Einwendungsschriftsatzes wird verwiesen.

2.25.

Hinsichtlich der angesprochenen Geländeauffüllung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.8. des Einwendungsschriftsatzes verwiesen. Die transparente Ausführung der vorgesehenen Absturzsicherung wurde vom Vorhabensträger unter Hinweis auf die Ausführungen zu Ziffer 2.15. des Einwendungsschriftsatzes zugesagt.

2.26.

Unabhängig von der Frage inwieweit für das angesprochene Werbeschild eine baurechtliche Genehmigung erforderlich ist und ob eine solche auch tatsächlich vorliegt handelt es sich hier ausschließlich um eine Frage der Entschädigung. Wie bereits mehrfach ausgeführt sind Entschädigungsfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Einwendungsschriftsätze vom 9. Und 11. März 2009:

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1.1., 1.1.1., 1.1.3., 1.2., 1.4.2., 1.4.5., 2.2. und 2.16. des Einwendungsschriftsatzes vom 27. Februar 2009 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 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 2. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.2.2 Rechtsanwälte Schlachter & Kollegen

Mandanten:

Einwendungsführer 0013 Einwendungsführer 0006

Einwendungsführer 0036 Einwendungsführer 0180

3.4.2.2.1 Einwendungsführer 0013

Mit Schreiben vom 12. Januar 2012 Az.: 12.01.12 Dr.T/E 139/09TT11 wurden die im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen für erledigt erklärt und ausdrücklich und förmlich zurückgenommen.

3.4.2.2.2 Einwendungsführer 0006

Der Einwendungsführer 0006, der einen Gewerbebetrieb führt, ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Ordner 4: Anlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 3 sowie Unterlage 14.2). Zu den mit Einwendungsschriftsatz vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen wird entsprechend der Nummerierung des Einwendungsschriftsatzes, wobei die zu den Nummerierungen gehörenden Überschriften nur insoweit übernommen werden, als Datenschutzgründe dem nicht entgegenstehen, folgendes festgestellt (Anmerkung: Die dem Einwendungsschriftsatz beigelegten Einwendungsschreiben vom 4. Oktober 2006 und 9. Mai 2007 beinhalten keine weitergehenden oder anderen Einwendungen, so dass auf diese Schreiben nicht gesondert eingegangen wird):

I.1.

Hinsichtlich des angesprochenen Betriebsweges wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht die Führung des Betriebsweges in Abstimmung mit dem Einwendungsführer festzulegen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses). Ergänzend wird auch auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 verwiesen.

Hinsichtlich des vom Vorhabensträger angebotenen Ersatzgrundstückes Fl.-Nr. 353/4, Gemarkung Steinweg ist anzumerken, dass der Vorhabensträger sein Angebot weiter aufrecht erhält und auf die in den ausgelegten Planunterlagen dargestellten und vom Einwendungsführer in der Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 angesprochenen Baumpflanzungen verzichtet wird (vgl. Band 3: Anlage Nr. 12.2 A-1 und 12.2 A-1.1).

I.2. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen 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 richtet. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Speziell hinsichtlich der Inanspruchnahme von Grundstücksflächen des Einwendungsführers und insbesondere auch hinsichtlich der angeregten Verschiebung der Straßentrasse nach Norden ergeben sich die Zwangspunkte für die Linienführung durch die angrenzende Bebauung und das bestehende Unterführungsbauwerk im Zuge der Bundesautobahn A 93. Bezüglich des Unterführungsbauwerks ist anzumerken, dass dieses Bauwerk Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses vom 24. September 1971 zum Bau der Bundesautobahn A 93 war und auf Planungsüberlegungen der Stadt Regensburg zum Neubau der Sallerner Regenbrücke zurückzuführen sind, die bereits im Jahr 1963 begannen. Das Unterführungsbauwerk wurde im Zuge des Neubaus der Bundesautobahn A 93 mit errichtet. Die Dimensionierung des Bauwerks mit zwei Feldern war bereits auf die nunmehr vorgesehene Baumaßnahme abgestimmt und abgestellt.

Wie dem Übersichtslageplan (Band 1: Anlage Nr. 3, Plan Nr. 1) zu entnehmen ist, kann durch Ausnutzung der Bebauungslücke im Kreuzungsbereich der Nordgaustraße mit der Amberger Straße die Linienführung der bestehenden Nordgaustraße aufgenommen und unter Nutzung des bestehenden Unterführungsbauwerks eine kurze und direkte Anbindung an die Regensburger Straße hergestellt werden. Die plangeständige Lösung bietet außerdem den Vorteil, dass die Lappersdorfer Straße auf kurzem Weg wieder richtliniengerecht an die Regensburger Straße angebunden werden kann.

Eine Verschiebung der Straßentrasse nach Norden würde dazu führen, dass das bereits bestehende Brückenbauwerk im Zuge der Bundesautobahn A 93 nicht mehr in einer trassierungs- und verkehrstechnisch sinnvollen Art und Weise in die Trassenführung mit eingebunden werden könnte und ein neues, technisch und finanziell sehr aufwendiges, Unterführungsbauwerk zur höhenfreien Kreuzung mit der Bundesautobahn A 93 erforderlich würde. Die nicht unproblematische Bauabwicklung des Unterführungsbauwerks aufgrund der zwingenden – wenn auch eingeschränkten - Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Bundesautobahn A 93 (geeignete Umleitungen

sind nicht vorhanden) sollte nicht unerwähnt bleiben. Desweiteren müsste das vorhandene Ortsstraßennetz im Stadtgebiet von Regensburg vor allen Dingen aber im Bereich des Marktes Lappersdorf in größerem Umfang gegenüber der plangegegenständlichen Lösung - bei der die Ortsstraßen lediglich in den Anschlussbereichen betroffen sind - an die neuen Straßenverhältnisse angepasst werden. Erschwerend käme hinzu, dass aufgrund der schrägwinkeligen Querung des Regen ein entsprechend längeres und teures Brückenbauwerk erforderlich wird und sich der Eingriff in die Regentalau, die Bestandteil des FFH-Gebietes Nr. DE 6741-371 "Chamb, Regentalau und Regen zwischen Roding und Donaumündung" ist, mit entsprechend größeren negativen Auswirkungen gequert werden muss. Unabhängig davon könnte durch die Verschiebung der Straßentrasse nach Norden sicherlich der Eingriff in Flächen des Einwendungsführers östlich der Bundesautobahn A 93 vermieden werden, gleichzeitig dürften allerdings westlich der Bundesautobahn gelegene Grundstücksflächen des Einwendungsführers - ohne Berücksichtigung der Wertigkeit dieser Flächen für den Einwendungsführer - neu betroffen sein.

Bezüglich der im Einwendungsschriftsatz angesprochenen vorübergehenden Grundinanspruchnahme von Eigentums- und Pachtflächen des Einwendungsführers ist festzustellen, dass im Rahmen der Erstellung der Sallerner Regenbrücke und des Straßenkörpers auf die baubedingt erforderliche vorübergehende Inanspruchnahme dieser Flächen nicht verzichtet werden kann. Dabei wurde jedoch darauf geachtet, dass die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränkt wurden. Nähere Angaben zur zeitlichen Dauer der vorübergehenden Inanspruchnahme sind derzeit noch nicht möglich. Festzuhalten bleibt jedoch, dass diese vorübergehend beanspruchten Flächen im Eigentum des Einwendungsführers bleiben und nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend dem Zustand vor Baubeginn wieder hergestellt werden und wie bisher genutzt werden können. Auf die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses bezüglich vorübergehend beanspruchter Flächen formulierte Auflage wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese entsprechen zu entschädigen (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses).

Um die dauerhaften Eingriffe in Grundstücksflächen des Einwendungsführers zu minimieren hat der Vorhabensträger gegenüber den ausgelegten Planunterlagen die Führung des Geh- und Radweges, der ursprünglich südlich der neuen Straße verlief, geändert. Hierdurch konnte der dauerhafte Eingriff in die vom Bauvorhaben betroffene Eigentumsfläche des Einwendungsführers von 3.486 m² auf 3.030 m² reduziert werden (vgl. Band 4: Anlage Nr. 14.1, Plan Nr. 3 und Unterlage 14.2). Mit dem Entfall

des Geh- und Radweges auf der Südseite der Straße wird der Betriebsweg, über den der Einwendungsführer das in vorstehender Ziffer I.1. angeführte Ersatzgrundstück Fl.-Nr. 353/4, Gemarkung Steinweg erreicht, nicht mehr unterbrochen. Die geänderte Planung wurde dem Einwendungsführer bereits anlässlich der Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 vorgestellt. Mit der neuen Geh- und Radwegführung (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan Nrn. 3 und 4) bestand von Seiten des Einwendungsführers grundsätzlich Einverständnis. In der Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 gab der Vorhabensträger auch zu erkennen, dass im Rahmen eines privatrechtlichen Nutzungsvertrages die künftig im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland stehende Fläche unter der Sallerner Regenbrücke im Bereich des westlichen Brückenwiderlagers, unter den in der Erörterungsverhandlung geschilderten Voraussetzungen vom Einwendungsführer im Rahmen eines privatrechtlichen Nutzungsvertrages als Lagerfläche genutzt und eventuell auch eingezäunt werden könnte. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung und die vorstehenden Ausführungen zur Führung des Betriebsweges wird verwiesen.

Insgesamt gesehen stellt sich die Situation für den Einwendungsführer, der einen Gewerbebetrieb führt wie folgt dar:

Der Gewerbebetrieb des Einwendungsführers, der über Eigentums- und Pachtflächen verfügt, wird derzeit bereits im Westen und Osten durch eine vorhandene Ortsstraße und dem Regen mit seinem Überschwemmungsgebiet sowie im Süden durch die z.T. vorhandene Bebauung räumlich eingegrenzt. Der Gewerbebetrieb verfügt neben den eigentlichen Produktionsflächen auch über einen relativ – für diese Betriebsform allerdings erforderlich - hohen Anteil von Hof- und Wegeflächen (hier überwiegend für Parkplätze vorgesehen). Das vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Einwendungsführer in Auftrag gegebene Sachverständigen-Gutachten von Herrn Dipl.-Ing. Dr. rer. hort. Hans-Joachim Schulz vom 2. April 2012, das u.a. auch die Frage einer durch das Straßenbauvorhaben verursachten Existenzgefährdung des Gewerbebetriebes untersuchen sollte und dem Einwendungsführer vorliegt, kommt in seiner Gesamtbeurteilung zu dem Ergebnis, dass der Gewerbebetrieb mit seinen Betriebsteilen und Produkten einen guten bis sehr guten Eindruck hinterlässt und im Betrieb auf hohem Niveau mit entsprechenden Umsatzerlösen gewirtschaftet wird. Zu saisonalen Höhepunkten gelangen allerdings die zur Verfügung stehenden Kundenparkflächen an die Grenze der Belastbarkeit. Grundsätzlich wäre es möglich, diese Kapazitäten zu Lasten von Produktionsflächen auszuweiten, so dass der heutige Betrieb an Ort und Stelle in engen Grenzen noch Entwicklungsmöglichkeiten hat.

Im Eingriffsbereich verfügt der Gewerbebetrieb des Einwendungsführers über Betriebsflächen in einer Gesamtgröße von rd. 1,60 ha, die sich auf rd. 1,5 ha Eigen-

tums- und rd. 0,1 ha Pachtflächen verteilen. Bis auf eine Ausnahme bilden alle Parzellen eine arrondierte Einheit.

Wie vorstehend bereits ausgeführt verliert der Gewerbebetrieb durch das geplante Straßenbauvorhaben aus seinen Betriebsflächen auf Dauer 3.030 m² und vorübergehend 2.485 m² (vor der angesprochenen Planänderung: 2.292 m²). Durch die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme dieser Flächen sind Produktions-, Lager- und Parkflächen mit entsprechenden baulichen Einrichtungen betroffen.

Als Ersatz für die dauerhaft beanspruchten Betriebsflächen hat der Vorhabensträger die nach Durchführung des Straßenbauvorhabens verbleibende Fläche des Grundstücks Fl.-Nr. Fl.-Nr. 353/4, Gemarkung Steinweg als Ersatz angeboten. In der Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 hat der Vorhabensträger zugesichert, diese Ersatzfläche dem Einwendungsführer bereits rechtzeitig vor Baubeginn zur Verfügung zu stellen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 wird verwiesen. Bezüglich möglicher Überflutungen der Ersatzfläche bei entsprechenden Hochwasserereignissen werden sich mit den durch das Straßenbauvorhaben dauerhaft beanspruchten Flächen vergleichbare Verhältnisse ergeben.

Bezüglich der angebotenen Ersatzfläche sowie der in der Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 seitens des Vorhabensträgers gemachten Zusagen enthält das Sachverständigen-Gutachten zusammengefasst folgende Aussagen:

1. Rechnerisch tritt durch die Bereitstellung von Ersatzland kein Flächenverlust auf, da die Erwerbsfläche in gleicher Größe kompensiert werden soll. Allerdings verändert sich die bisherige Grundstücksform spür- und sichtbar. Während die gesamte Betriebsfläche vorher eine kompakt arrondierte Form mit im Großen und Ganzen rechtwinklig zueinander verlaufender (Teil-)Grenzlinien aufwies, schneidet die Straßenbaumaßnahme aus diesem kompakten Areal rd. 20 % ab. Der durch die Ersatzlandfläche substituierte Flächenverlust hat dagegen eine wurmfortsatzartige Gestalt. Alle Arbeitsabläufe des Betriebs, die in der Vergangenheit auf dem entzogenen Grundstücksteil quasi über die im Sachverständigen-Gutachten auf S. 52 dargestellten zwei Anfahrtgegebenheiten möglich waren, müssen künftig über den Weg unter dem Brückenbauwerk erfolgen. Dieser neue Betriebsweg macht zudem eine Neuordnung der innerbetrieblichen Verkaufs- und Angebotsflächen erforderlich. Der Vorhabensträger hat in der Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 bezüglich des Betriebswegs zugesichert, die Führung des Weges in Abstimmung mit dem Einwendungsführer festzulegen, so dass das südlich der neuen Straße verbleibende Restgrundstück Fl.-Nr. 326, Gemarkung Steinweg möglichst durchgängig nutzbar ist.

2. Entsprechend den Ausführungen in Ziffer 5 auf Seite 54 des Gutachtens ist die Ersatzfläche grundsätzlich für den Gewerbebetrieb des Einwendungsführers geeignet. Aufgrund ihrer Lage und Rahmung durch die höher liegenden Straßenkörper auf der Süd- und Westseite des Grundstücks sind durch Schattenwurf Ertragsdefizite im Vergleich zu den heutigen Verhältnissen nicht auszuschließen. Auf die Ausführungen in Ziffer 5.2.2.2 des dem Einwendungsführer vorliegenden Sachverständigen-Gutachtens wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Mit dem nunmehr von Seiten des Vorhabensträgers vorgesehenen Verzicht auf die an der südlichen und westlichen Grundstücksseite der Ersatzfläche vorgesehenen Baumpflanzungen kann eine über die Verschattungswirkung der Straßenkörper selbst hinausgehende Verschattung vermieden werden.
3. Bei der heutigen Situation kann man die Entzugsfläche auf relativ kurzem Weg erreichen. Die Arbeitswege zum Erreichen der Ersatzfläche verlängern sich dagegen spürbar.

Gewerbebetriebe wie der des Einwendungsführers geraten in Existenzgefahr, wenn nennenswerte Teile der Betriebssubstanz verloren gehen. Das kann sich durch Schäden ereignen, durch Realteilung, im Erbfall durch Verkäufe und ähnliches. Es trifft auch für die Fälle zu, in denen für Zwecke des öffentlichen Wohls Betriebsflächen beansprucht werden, sei es für den Verkehrswegebau oder andere öffentliche Maßnahmen. Eingriffe, die für einzelne Betriebe tiefgreifende bzw. existenzgefährdende Folgen haben können, sind im Planfeststellungsverfahren in die Abwägung mit einzustellen.

Der Gutachter kommt auf der Seite 148 seines Gutachtens zum Ergebnis, dass der Gewerbebetrieb durch den Entzug seiner Eigentumsfläche in seiner Existenz gefährdet ist. Bei dieser Beurteilung bleibt allerdings zunächst die vom Baulastträger verbindlich zugesagte Ersatzlandgestellung außer Betracht.

Lediglich in einer Gutachtensergänzung vom 23. Juli 2012 wird insoweit eine Aussage getroffen. Demnach wird durch die Ersatzlandgestellung der Flächenverlust, quantifiziert in sogenannten Einheitsquadratmetern (EQM), vollständig ausgeglichen. Diese Aussage wurde aber in der Folge nicht nachvollziehbar und stichhaltig verifiziert. Mehrfache entsprechende Nachfragen bzw. Anforderungen des Vorhabensträgers beim Gutachter blieben insofern erfolglos.

In Anbetracht der gutachtlichen Einschätzung erreicht die Abschätzung nach unserer Auffassung keinen Grad der Gewissheit, dass der Nichteintritt der Existenzgefährdung sichergestellt ist. Daher unterstellen wir vorsorglich die Existenzgefährdung des Betriebs, auch unter Berücksichtigung der verbindlichen Ersatzlandgestellung, als wahr.

Die Grundinanspruchnahme kann jedoch nicht vermieden werden. Unter Berücksichtigung der sich aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens ergebenden Planänderungen, die sich auf den Gewerbebetrieb des Einwendungsführers begünstigend auswirken (geänderte Geh- und Radwegführung, Verzicht auf Baumpflanzung, Führung des Betriebsweges in Abstimmung mit dem Einwendungsführer), ist keine Planungsvariante erkennbar, die in geringerem Umfang in die Betriebsflächen des Einwendungsführers eingreift.

Eine Verschiebung der Trasse nach Norden kommt wegen der vorstehend bereits genannten Gründe nicht in Frage. Insbesondere ist auch dem strengen europäischen Gebietsschutz ein größeres Gewicht beizumessen als den betroffenen privaten Belangen, auch wenn wir die Schwere der Betroffenheit des Einwendungsführers nicht verkennen. Eine Trassenverschiebung unter Inkaufnahme einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets ist daher als unverhältnismäßig abzulehnen.

Das für das geplante Straßenbauvorhaben sprechende öffentliche Interesse ist von solchem Gewicht, dass es die privaten Belange des Einwendungsführers überwiegt. Die Gefährdung seiner gewerbebetrieblichen Existenz muss angesichts der mit dem gegenständlichen Straßenbauvorhaben verfolgten und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 näher beschriebenen Planungszielen in Kauf genommen werden.

Im Ergebnis bleibt daher auch im Falle eines existenzgefährdeten Betriebes keine andere Wahl, d. h. das notwendige Straßenbauvorhaben ist dennoch auf der Plantrasse zuzulassen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht die erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Betrieb durch die Flächeninanspruchnahme. Die sorgfältige Abwägung der Belange des Betriebes und seinen Interessen an der Erhaltung des bisherigen Zustandes mit dem Interesse der Allgemeinheit an der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens führt jedoch zu dem Ergebnis, dass sich hier das öffentliche Interesse selbst bei Annahme einer Existenzgefährdung durchsetzt.

1.3. Lärm, Abgase, Feinstaub

Hinsichtlich der künftigen Lärmbeeinträchtigung des Anwesens des Einwendungsführers ist folgendes festzustellen:

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 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 (Tag) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Das Anwesen des Einwendungsführers liegt nicht im Bereich eines rechtsbeständigen Bebauungsplans.

Entsprechend dem derzeit gültigen Flächennutzungsplan und der Realnutzungskartierung liegt das Anwesen im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen. Entsprechend der vorstehenden Ausführungen erfolgt daher entsprechend der Verkehrslärmschutzrichtlinie die Einstufung als Mischgebiet (Immissionsgrenzwerte: 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht).

Die den festgestellten Planunterlagen beigefügten Lärmberechnungen ergeben für das Anwesen des Einwendungsführers unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form einer 3,00 m hohen Lärmschutzwand maximale Lärmpegelwerte von 60 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht. Die für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden somit eingehalten. Die von einem Fachbüro erstellten Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Ergebnisse bestätigt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Dem Vorhabensträger entsteht somit keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung weitergehender Lärmschutzmaßnahmen.

Das vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüfte und bestätigte lufthygienische Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH kommt zu dem Ergebnis, dass im Ausbaubereich der Nordgaustraße Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten, in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsmenge nicht zu erwarten sind. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4.3 und 3.2.4.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Der Gesetzgeber erklärt es 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 unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist dies im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

I.4. Wertverlust

Unabhängig zu den Ausführungen zu I.2. ist durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch

Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 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 jedoch nicht zu erkennen.

II.

Auf die entsprechenden Ausführungen zu I. des Einwendungsschriftsatzes wird verwiesen.

Nachdem die angesprochenen Grundstücke weder bebaut noch Bestandteil eines rechtsbeständigen Bebauungsplans sind und nur der zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorhandene Zustand zu berücksichtigen ist (§ 9a FStrG) besteht für den Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmberechnungen für fiktive Wohngebäude. Unabhängig davon inwieweit eine Wohnbebauung auf den angeführten Grundstücken tatsächlich zulässig und möglich ist, sind die eventuell erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für künftige Wohngebäude vom Einwendungsführer zu seinen Lasten selbst durchzuführen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 wird 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 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 3. Februar 2012 wird verwiesen.

3.4.2.2.3 Einwendungsführer 0045 und Einwendungsführer 0180

Der Einwendungsführer 0045 ist als Eigentümer von Grundstücksflächen auf denen sich ein Gewerbebetrieb befindet durch Grundabgabe unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Einwendungsführer 0180 ist als Pächter des Gewerbebetriebes nicht unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Einwendungsschriftsatz vom 13. März 2009 erhobenen Einwendungen wird entsprechend der Nummerierung des Einwendungsschriftsatzes folgendes festgestellt:

I. Bisherige Einwendungen

Die im Einwendungsschriftsatz vom 10. Mai 2007 zu dem am 12. März 2007 eingeleiteten und mit Einleitung des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens ersetzten Verfahren vorgetragenen Einwendungen stimmen im Wesentlichen mit den Forderungen und Einwendungen des Einwendungsschriftsatzes vom 13. März 2009 überein, so dass auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen wird und nicht gesondert auf die Einwendungsschreiben aus dem Jahr 2007 eingegangen wird.

II.1. Unterbrechung der Sichtverbindung

Der beabsichtigte vierstreifig/zweibahnige Ausbau der Nordgaustraße ist schon seit langer Zeit bekannt und war über die vergangenen nahezu 5 Jahrzehnte immer in der öffentlichen Diskussion präsent. Bereits 1963 waren der Ausbau der Nordgaustraße und der Neubau der Sallerner Regenbrücke Bestandteil eines vom Regensburger Stadtrat beschlossenen Verkehrsplanes für die Stadt. Auch im Baubescheid vom 13. Juli 1994 zum Neubau der Tankstelle ist auf diesen Ausbau hingewiesen worden. Hingegen leiten sich aus der Baugenehmigung keinerlei Rechte der Einwendungsführer bezüglich des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens und hier insbesondere hinsichtlich der geplanten Straßenführung und der daraus resultierenden aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ab. Nur durch die Kombination aktiver (Lärmschutzeinhausung, Lärmschutzwände) und passiver (Schallschutzfenster, etc.) Lärmschutzmaßnahmen kann der Verkehrslärm der auszubauenden Nordgaustraße zum Wohle aller Anlieger minimiert werden.

Der in Zukunft vorhandene Abstand zwischen der Zufahrt zum Gewerbebetrieb und dem Portal des Einhausungsbauwerks beträgt ca. 50 Meter und erlaubt damit zumindest in Fahrtrichtung Westen auf der Nordgaustraße sehr wohl eine gute und rechtzeitige Sichtbarkeit des Gewerbebetriebs. Aus Fahrtrichtung Westen mag die Sichtbarkeit des Gewerbebetriebes durch die Lärmschutzwand im Mittelstreifen eingeschränkt sein (vgl. auch nachfolgende Ausführungen zu a) bis c)), wobei die sich aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens ergebende Erhöhung der Lärmschutzwand im Mittelstreifen von 3,00 m auf 4,20 m bezüglich der Sichtbarkeit nicht weiter auswirkt. Keinesfalls sind jedoch die geplante Ausbaumaßnahme der Nordgaustraße und die damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf die gewerbliche Nutzbarkeit der Tankstelle als unverhältnismäßig einzustufen.

a) fehlende Eignung

Die, den eigentlichen Planungsleistungen zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen, vorausgehenden schallschutztechnischen Voruntersuchungen, ergaben für die angesprochene Lärmschutzwand im Mittelstreifen eine Abminderungswirkung von rd. 2 DB(A) und damit im Hörbereich. Dieses Ergebnis der Voruntersuchungen war Anlass für die Entscheidung des Vorhabensträgers im Mittelstreifen die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Lärmschutzwand (Band 1: Anlage Nr. 7.1, Plan-Nr. 2) zu errichten.

Diese Lärmschutzwand ist an dieser Stelle umso wichtiger, als gerade wegen des Gewerbebetriebes in diesem Ausbauabschnitt der neuen Nordgaustraße kein aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand) auf der Nordseite der neuen Straße errichtet werden kann (Ein- und Ausfahrt zum Gewerbebetrieb, Sichtverhältnisse und Verkehrssicherheit).

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass der Gewerbebetrieb künftig aufgrund des durchgängigen Mittelstreifens nicht mehr von der stadteinwärts gerichteten Fahrbahn aus zu erreichen ist. Dies relativiert die Bedeutung der Sichtbarkeit des Gewerbebetriebes für die Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung Osten.

b) fehlende Erforderlichkeit

Auf die Ausführungen zu a) wird, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen.

Um den Gewerbebetrieb von der südlichen Fahrbahn aus für die Verkehrsteilnehmer sichtbar werden zu lassen, müsste die Mittelwand wohl mindestens auf eine Länge von 100 Meter transparent gestaltet werden. Aufgrund der sich bei einer transparenten Ausführung ergebenden Schallreflexionen würden

sich dann insbesondere für die Wohnbebauung am nördlichen Fahrbahnrand lärmtechnische Zusatzbelastungen ergeben. Durch eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand ergeben sich für den Gewerbebetrieb wegen der fehlenden Zufahrtsmöglichkeit aus Fahrtrichtung Westen auch keine unmittelbaren Vorteile. Die Anlage einer Linksabbiegespur nur für den Gewerbebetrieb, wie in der Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 gefordert, wurde vom Vorhabensträger abgelehnt. Dies ist insoweit nachvollziehbar, als

- Zufahrten zu Privatgrundstücken im Zuge von zweibahnigen Straßen nur im Ausnahmefall (wie z.B. die Zu- und Ausfahrt von der nördlichen Richtungsfahrbahn zum Gewerbebetrieb) zulässig sind,
- die Linksabbiegespur eine Unterbrechung der aus lärmtechnischen Gründen erforderlichen Lärmschutzwand im Mittelstreifen erfordert,
- für diese Linksabbiegespur eine eigene Lichtsignalregelung erforderlich wäre, die sich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken würde und
- hierfür zusätzliche Eingriffe in Grundstücke Dritter erforderlich würden.

c) Einhausung

Die vorgesehene Einhausung ist Hauptbestandteil des Verkehrslärmschutzkonzepts. Sie stellt die beste und effektivste Möglichkeit zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung vor den von der Nordgaustraße ausgehenden Lärmimmissionen dar. Für den Gewerbebetrieb führt sie hinsichtlich seiner Sichtbarkeit und Anfahrbarkeit zu keinen gravierenden Einschränkungen. Von einer „Unsichtbarkeit“ des Betriebes kann keinesfalls die Rede sein. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den Buchstaben a) und b) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

d) Gewerbebetrieb an der Amberger Straße

Die Amberger Straße ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens. Auf die nachfolgenden Ausführungen zu II.3. wird verwiesen.

e) Hinweisschilder und transparente Lärmschutzwand

Bezüglich der „Sichtbarkeit“ und „Anfahrbarkeit“ des Gewerbebetriebes sowie die transparente Ausführung der Lärmschutzwand im Mittelstreifen wird auf die vorstehenden Ausführungen zu a) und b) verwiesen. Der Forderung auf Anbringung von Hinweisschildern ist der Vorhabensträger insoweit nachgekommen, als er in der Erörterungsverhandlung einer Aufstellung eines Standardverkehrszeichens „Tankstelle“ mit Entfernungsangabe im Bereich der östlichen Zufahrt zum Gewerbebetrieb zugestimmt hat. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 3. Februar 2012 wird verwiesen.

II.2. Anfahrt

Die Notwendigkeit eines zweibahnigen Ausbauquerschnittes der Nordgaustraße ergibt sich aus der prognostizierten Verkehrsbelastung und aus der Forderung einen leichten und sicheren Verkehrsfluss - ohne eine Vielzahl behinderender Anschlüsse/Einmündungen/Kreuzungen – im Zuge der Nordgaustraße zu gewährleisten.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich zwingend, dass weder der Mittelstreifen noch die darauf befindliche Lärmschutzwand durchbrochen werden können, um einen Anschluss des Gewerbebetriebes von und zur stadteinwärts führenden Richtungsfahrbahn zu schaffen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Nordgaustraße und in der künftigen Einhausung steht einer solchen Grundstücksanbindung entgegen.

Der vorgetragenen Bitte, eine Möglichkeit zur Aus- und Einfahrt in einen „gespiegelte“ Gewerbebetrieb auf der Südseite der Nordgaustraße vorzusehen, ist eine klare Absage zu erteilen. Unabhängig von der bestehenden Veränderungssperre, die mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die gegenständliche Maßnahme eingetreten ist, liegt derzeit weder seitens des Einwendungsführers 0045 noch seitens des Einwendungsführers 0180 ein entsprechender Bauantrag für einen im Einwendungsschriftsatz angesprochenen „gespiegelten“ Gewerbebetrieb vor. Unabhängig von der Frage, ob ein solches Vorhaben baurechtlich überhaupt realisierbar wäre, wurde auch nicht vorgetragen, dass in naher Zukunft eine konkrete Erweiterung des Gewerbebetriebes beabsichtigt ist (vgl. BVerwG v. 5. 9. 2000, NVwZ-RR 2001, 82; BayVGH v. 9. 7. 2004, Az. 22 A 03.40057). Zudem befinden sich die noch nicht bebauten Grundstücke auf der Südseite der Nordgaustraße auf denen diese Zufahrten errichtet werden sollen gar nicht im Eigentum der beiden Einwendungsführer.

Abwägungsbeachtlich ist zwar das Bedürfnis nach einer künftigen Betriebsausweitung im Rahmen einer normalen Betriebsentwicklung, nicht jedoch eine unklare oder unverbindliche Absichtserklärung hinsichtlich der Entwicklung eines Betriebes (vgl. BVerwG v. 10. 11. 1998, NVwZ-RR 1999, 423).

II.3. Wertverlust

Für den aus Sicht der Einwendungsführer durch das geplante Straßenbauvorhaben entstehenden erheblichen und empfindlichen Wertverlust wird eine entsprechende Entschädigung gefordert. Auch wenn man das in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Linie. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen

durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Soweit der Einwendungsführer 0045 eine Wertminderung für sein Grundstück geltend macht und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangt, ist zu sagen, dass Lagenachteile die - wie hier - eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Staats- bzw. Bundesstraße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung in gewissem Umfang unterstellt.

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 unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen nicht zu erkennen.

Hinsichtlich der Befürchtung, dass die geplante Straßenbaumaßnahme zu einem gravierenden Kundenrückgang mit entsprechenden Einnahmeverlusten führen könnte ist folgendes festzustellen:

Bereits in der Baugenehmigung zur Errichtung seines Gewerbebetriebes vom 13. Juli 1994 wurde der Einwendungsführer 180 darauf hingewiesen, dass mit Behinderungen der Zufahrt im Rahmen eines Ausbaus der Nordgaustraße zu rechnen ist. Darüber hinaus wurde er darauf hingewiesen, dass er die Kosten für den Anschluss an die „derzeitige und an die künftige Nordgaustraße (Höhenanpassung +/- ca. 0,25 m)“ auf seine Kosten herzustellen hat.

Für einen Straßenanlieger besteht kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert und eine bisherige günstige Erreichbarkeit für ein an einen Gewerbebetrieb verpachtetes Grundstück aufrechterhalten bleibt. Es kann mithin

nicht die Beibehaltung bloßer Lagevorteile durchgesetzt werden. Ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. So wie der Anlieger Vorteile aus der Straße für seinen Betrieb zieht, hat er auch Beeinträchtigungen bei einer Änderung in Kauf zu nehmen. Der Anliegergebrauch garantiert keinen Optimalstandard.

Er reicht vielmehr nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums einen Kontakt zur Straße erfordert. Das Risiko einer Kundenabwanderung bzw. einer Einschränkung von Verpachtungsmöglichkeiten durch Umfeldveränderungen ist als unternehmerisches Risiko selbst zu tragen, da Art. 14 GG keinen Schutz vor Veränderung der „äußeren“ Gegebenheiten und situationsbedingten Erwerbschancen und -vorteilen gewährt. Eventuelle Nachteile bei der Verpachtung des betroffenen Grundstücks sind daher hinzunehmen.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren erfolgen.

Der Einwendungsführer 0180 hat als Pächter des Gewerbebetriebes Anspruch darauf, dass seine aus dem Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb folgenden schutzwürdigen Belange bei der Planfeststellung gesehen und ihrem Gewicht entsprechend in die fachplanerische Abwägung einbezogen werden. Wir verkennen nicht, dass das geplante Straßenbauvorhaben nicht nur für den betroffenen Eigentümer, sondern in gleichem Maße auch für die Interessen der Pächter oder Mieter an den betroffenen Grundstücken schwerwiegende Eingriffe darstellen können. Auch schuldrechtliche Ansprüche aus Miete und Pacht gehören zu den vermögenswerten Rechten, die verfassungsrechtlichen Schutz genießen. Anders als das Sacheigentum ist eine solche Position dem Inhaber zwar nicht auf Dauer zugeordnet, da sie durch Kündigung beendet werden kann. Auch ist die Verfügungsbefugnis weitgehend eingeschränkt. Das bedeutet aber nicht, dass es sich um eine Position handelt, die wirtschaftlich betrachtet über eine bloße Chance oder Aussicht nicht hinausreicht. Soweit ein Rechtsverhältnis auf der Grundlage der §§ 535 BGB ff begründet worden ist und nach den einschlägigen privatrechtlichen Vorschriften Bestandsschutz genießt, hat es die Qualität von Eigentum im Sinne des Art. 14 Abs. 1 GG. So wenig wie das Interesse eines Eigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz aber keinen absoluten Schutz genießt, gilt dies auch für das Interesse der Pächter oder Mieter an der Nutzung der betroffenen Grundstücke. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können

bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden, ebenso die Belange eines betroffenen Pächters.

Die Erstreckung des Eigentumsschutzes des Gewerbebetriebes auf alles das, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des konkreten Gewerbebetriebes ausmacht, führt nicht dazu, dass alle rechtlichen und faktischen Gegebenheiten von Art. 14 GG erfasst würden, die sich irgendwie wertsteigernd, wertbegründend oder werterhaltend auf den Gewerbebetrieb auswirken. Art. 14 GG schützt nicht die gewerbliche Tätigkeit als solche, ebenso nicht bloße Verdienstmöglichkeiten, allgemeine Gegebenheiten innerhalb derer der Unternehmer seine Tätigkeit entfaltet und die keinen Bezug zu dem einzelnen Gewerbebetrieb haben, auch wenn sie für das Unternehmen und seine Rentabilität von erheblicher Bedeutung sind. Ebenfalls nicht geschützt sind in der Zukunft liegende Chancen, denn die Chancen und Gegebenheiten sind für das Unternehmen zwar von erheblicher, eigentumsrechtlich aber nur von mittelbarer Bedeutung; sie entscheiden mit über das Risiko eines Unternehmens, seine Leistungen und Erzeugnisse rentabel abzusetzen, werden von der Rechtsordnung, aber nicht dem geschützten Bestandwert des einzelnen Unternehmens zugeordnet. Daher wird vom Schutzbereich des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb kein Schutz vor Veränderungen äußerer Gegebenheiten und situationsbedingter Erwerbschancen erfasst; es handelt sich um das Vertrauen des Unternehmers auf von außen herangetragene, eher zufällige Vorteile, die im allgemeinen rechtlich nicht schutzwürdig sind.

Wir verkennen dabei unter Würdigung der besonderen Bedeutung des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nicht, dass mit dem geplanten Straßenbauvorhaben Auswirkungen für den Einwendungsführer 0180 verbunden sind. Allerdings sind diese nicht so schwerwiegend, dass der ausgeübte Gewerbebetrieb nicht mehr an dieser Stelle ausgeübt werden kann. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Verkehr in der Amberger Straße zwar abnehmen, im Prognosejahr 2030 die Verkehrsbelastung immerhin noch bei rd. 14.000 Kfz/24 h liegen wird, ist auch für den angesprochenen Gewerbebetrieb des Einwendungsführers 0180 in der Amberger Straße, davon auszugehen, dass der ausgeübte Gewerbebetrieb weiterhin an dieser Stelle ausgeübt werden kann. Es mag fraglich erscheinen, ob dies hier auch zu einer Existenzvernichtung führt.

Es bedarf einer solchen abschließenden Klärung jedoch nicht, da kein Zweifel besteht, dass die für das planerische Ziel sprechenden Gründe die Belange des Einwendungsführers überwiegen und das Bauvorhaben daher selbst um den

Preis einer Existenzgefährdung, wenn man diese hier unterstellt, verwirklicht werden kann. Damit erübrigt sich auch die Einholung eines Sachverständigen-gutachtens zur Ermittlung der betrieblichen Existenzgefährdung. Auch unter Be-achtung dieser schweren Auswirkungen überwiegt aber das öffentliche Interesse an dem plangegegenständlichen Bauvorhaben hier die Interessen des Einwen-dungsführers 0180.

Die mit der Planung verfolgten Ziele wurden in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 die-ses Beschlusses ausführlich beschrieben. Unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen zu Ziffer III lässt sich der Eingriff daher nicht vermeiden oder re-duzieren. Die Einwendung wird daher gegenüber den mit dem Straßenbau ver-bundenen Vorteilen für das öffentliche Wohl zurückgestellt.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfah-rens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren erfolgen. Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebe-nenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschie-den.

III. Alternativplanung (Grundsatz der Verhältnismäßigkeit)

Die hier vorliegende Planung und die Ostumgehung haben verschiedene Ziel-setzungen und werden in den Maßnahmenempfehlungen der Verkehrsuntersu-chung Großraum Regensburg 2005 nebeneinander, wenn auch mit verschiede-nen Prioritäten, und nicht alternativ oder aufeinander aufbauend aufgeführt. Die Ostumgehung soll künftig vorrangig von Verkehrsteilnehmern genutzt werden, die Arbeitsplätze und Gewerbestandorte im Stadtosten zum Ziel haben. Sie kommen von der Bundesstraße 16 und fahren heute zum großen Teil durch die Konradsiedlung. Die Neubaustrecke der Nordgaustraße mit der Sallerner Re-genbrücke hingegen dient in erster Linie dazu, den Verkehr aus dem nordwestli-chen Landkreis, beispielsweise aus Lappersdorf, Hainsacker oder Regendorf in den Stadtosten bzw. in die Innenstadt zu leiten. Genauso wird sie aber auch die Erreichbarkeit des überörtlichen Straßennetzes aus dem Norden der Stadt ver-bessern und damit die Amberger Straße entlasten, durch die heute auch viele fahren, die aus dem Norden oder Osten kommend die Bundesstraße 16 oder die Bundesautobahn A 93 erreichen wollen. Damit dienen beide Maßnahmen un-terschiedlichen Verkehrsbedürfnissen, die Ostumgehung kann also diese Maß-nahme nicht ersetzen.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass im Bereich des Gewerbebetriebes die Linienführung durch die bestehende Nordgaustraße vor-

gegeben und Eingriffe in Grundstücke Dritter durch eine Einbeziehung des bereits vorhandenen Verkehrsweges minimiert werden.

IV. Abwägung der Einwendungen der Mandanten

Die vorgetragenen Einwendungen wurden in die Abwägung mit eingestellt. 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 3. Februar 2012 wird verwiesen.

3.5 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 4: Anlage Nr. 14.1, Plan Nrn. 1 bis 3, Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 4 sowie Unterlage 14.2) zu entnehmen.

Bei den für das Straßenbauvorhaben benötigten Grundstücken handelt es sich um Gebäude- und Freiflächen sowie um landwirtschaftlich genutzte Flächen.

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

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

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Hö-

he 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 3.2 bis 3.4 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 Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels angestrebte

- Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs,
- der Förderung der Strukturverbesserung des Gebietes,
- der Verbesserung des Anschlusses an das überregional bedeutsame Straßennetz und
- der Verbesserung der Lärm- und Abgassituation in den Wohngebieten im Stadtnorden

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

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

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

dem Markt Lappersdorf
Zi.-Nr. 307
Rathausstraße 3
93138 Lappersdorf

der Stadt Regensburg
Tiefbauamt (Zi.-Nr. 3.009)
Dr.-Martin-Luther-Straße 1
93047 Regensburg

vom 3. bis einschließlich 17. März 2014 während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht aus.

Mit Ende der Auslegungsfrist (Ablauf 17. März 2014) gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt (Art. 74 Abs. 5, Satz 3 BayVwVfG).

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung der Oberpfalz, Emmeramsplatz 8, 93047 Regensburg, angefordert werden (Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayStrWG).

Regensburg, 31. Januar 2014

Baierl
Regierungsdirektor