



**Regierung  
der  
Oberpfalz**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**für die Bundesstraße 8 „Nürnberg - Regensburg“**

**Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf.**

**Bau-km 0 + 000 (= Stat. B 8\_2400\_4,103) bis**

**Bau-km 1 + 826 (= Stat. St 2251\_240\_1,871)**

**Regensburg,  
17. Dezember 2014  
Regierung der Oberpfalz**



31/32 - 4354.2.B 8 - 3

Bundesstraße 8 „Nürnberg – Regensburg“  
Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf.  
Bau-km 0 + 000 (= Stat. B 8\_2400\_4,103) bis Bau-km 1 + 826 (= Stat. St 2251\_240\_1,871)

## Planfeststellungsbeschluss

vom

17. Dezember 2014

### Inhaltsverzeichnis

	Seite
Lageplanskizze (Nachrichtlich).....	7
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen.....	8
Verzeichnis der Tabellen.....	10
Verzeichnis der Abbildungen.....	11
<b>A) Entscheidung</b> .....	<b>12</b>
<b>I. Feststellung des Plans</b> .....	<b>12</b>
<b>II. Festgestellte Planunterlagen</b> .....	<b>13</b>
<b>III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)</b> .....	<b>17</b>
1. Allgemeine Auflagen .....	17
1.1 Unterrichtungspflichten .....	17
1.2 Erörterungstermin .....	17

	Seite
2.	Bauausführung, Baustellenimmissionen und Betrieb..... 17
2.1	Auflagen zur Bauausführung..... 17
2.2	Ver- und Entsorgungsleitungen..... 19
3.	Belange des Denkmalschutzes ..... 19
4.	Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke ..... 20
5.	Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes..... 22
6.	Verkehrslärmschutz ..... 24
7.	Wald ..... 25
8.	Vereinbarungen und gesonderte Regelungen..... 26
<b>IV.</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnisse, Planfeststellungen, Auflagen ..... 27</b>
1.	Gegenstand/Zweck ..... 27
2.	Wasserrechtliche Planfeststellung..... 27
3.	Plan ..... 27
4.	Benutzungsbedingungen und Auflagen..... 27
4.1	Wasserschutzgebiet (Brunnen I, II und III Seubersdorf i.d.OPf.)..... 27
4.2	Entsorgung von Niederschlagswasser ..... 28
4.3	Unterhaltung ..... 29
<b>V.</b>	<b>Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen ..... 29</b>
<b>VI.</b>	<b>Entscheidungen über Einwendungen ..... 29</b>
<b>VII.</b>	<b>Kosten des Planfeststellungsverfahrens ..... 30</b>
<b>B)</b>	<b>Begründung: ..... 31</b>
<b>I.</b>	<b>Sachverhalt ..... 31</b>
1.	Beschreibung des Vorhabens ..... 31
2.	Vorgeschichte ..... 33
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens..... 34
<b>II.</b>	<b>Rechtliche Würdigung ..... 36</b>
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung ..... 36
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung ..... 36
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ..... 37
2.	Materiell-rechtliche Würdigung..... 40
2.1	Planrechtfertigung und Planungsziele ..... 40
2.2	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung ..... 44
2.2.1	Landes- und Regionalplanung ..... 44
2.2.2	Planungsvarianten ..... 46

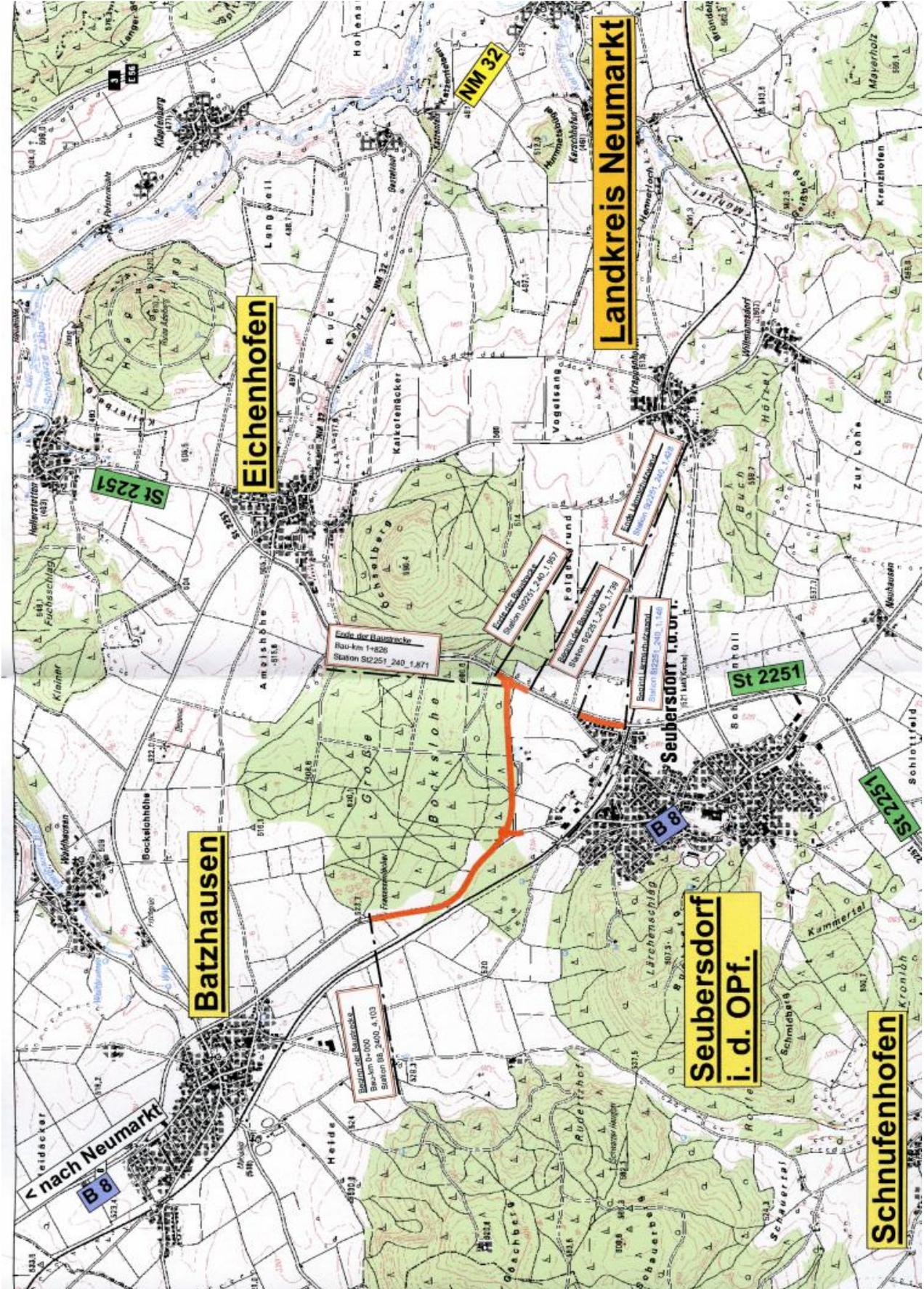
	Seite
2.2.3	Planfestzustellender Ausbauumfang ..... 54
2.2.3.1	Trassierung ..... 54
2.2.3.2	Regelquerschnitte ..... 57
2.2.3.3	Fahrbahnbefestigungen ..... 58
2.2.3.4	Böschungen ..... 59
2.2.3.5	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz ..... 59
2.2.3.6	Ingenieurbauwerke ..... 60
2.2.3.7	Baugrund, Massenbilanz und Entwässerung ..... 60
2.2.4	Immissionsschutz, Bodenschutz ..... 62
2.2.4.1	Verkehrslärmschutz ..... 63
2.2.4.2	Außenwohnbereiche ..... 70
2.2.4.3	Schutz vor Baulärm ..... 71
2.2.4.4	Schadstoffbelastung ..... 71
2.2.4.5	Bodenschutz ..... 72
2.2.5	Naturschutz und Landschaftspflege ..... 72
2.2.5.1	Verbote ..... 72
2.2.5.2	Naturschutz als öffentlicher Belang ..... 80
2.2.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) ..... 80
2.2.6	Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse ..... 91
2.2.6.1	Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung ..... 91
2.2.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse ..... 93
2.2.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang ..... 94
2.2.8	Sonstige öffentliche Belange ..... 94
2.2.8.1	Träger von Versorgungsleitungen ..... 94
2.2.8.2	Denkmalschutz ..... 95
2.2.8.3	Wald ..... 96
2.3	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände ..... 98
	- Wasserwirtschaftsamt Regensburg ..... 98
	- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Neumarkt i.d.OPf. .... 98
	- Regionaler Planungsverband Regensburg ..... 98
	- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege ..... 98
	- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen ..... 98 der Bundeswehr
	- Deutsche Telekom AG – Technik GmbH ..... 98
2.3.1	Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. .... 98
2.3.2	Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. .... 101
2.3.3	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg ..... 102
2.3.4	Bayerischer Bauernverband ..... 104

	Seite
2.3.5	Bund Naturschutz in Bayern e.V. .... 105
2.3.6	Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V..... 133
2.4	Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater ..... 137
2.4.1	Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer..... 137
2.4.1.1	Einzeleinwendungen ..... 137
2.4.1.1.1	Vorbemerkungen ..... 137
2.4.1.1.2	Einwendungsführer 0102 ..... 181
2.4.1.1.3	Einwendungsführer 0103 ..... 181
2.4.1.1.4	Einwendungsführer 0104 ..... 182
2.4.1.1.5	Einwendungsführer 0105 ..... 183
2.4.1.1.6	Einwendungsführer 0107 ..... 184
2.4.1.1.7	Einwendungsführer 0109, 0110 und 0111 ..... 185
2.4.1.1.8	Einwendungsführer 0113 und 0200 ..... 186
2.4.1.1.9	Einwendungsführer 0117 ..... 187
2.4.1.1.10	Einwendungsführer 0118 ..... 188
2.4.1.1.11	Einwendungsführer 0119 ..... 188
2.4.1.1.12	Einwendungsführer 0120, 0121 und 0122 ..... 189
2.4.1.1.13	Einwendungsführer 0127 ..... 189
2.4.1.1.14	Einwendungsführer 0128 ..... 191
2.4.1.1.15	Einwendungsführer 0136 und 0137 ..... 191
2.4.1.1.16	Einwendungsführer 0140 ..... 193
2.4.1.1.17	Einwendungsführer 0142 ..... 195
2.4.1.1.18	Einwendungsführer 0143 ..... 196
2.4.1.1.19	Einwendungsführer 0144 ..... 200
2.4.1.1.20	Einwendungsführer 0152 ..... 201
2.4.1.1.21	Einwendungsführer 0161 ..... 201
2.4.1.1.22	Einwendungsführer 0162 ..... 203
2.4.1.1.23	Einwendungsführer 0017 ..... 203
2.4.1.1.24	Einwendungsführer 0164 ..... 204
2.4.1.1.25	Einwendungsführer 0102 ..... 206
2.4.1.1.26	Einwendungsführer 0174 ..... 208
2.4.1.1.27	Einwendungsführer 0177 ..... 208
2.4.1.1.28	Einwendungsführer 0179 ..... 209
2.4.1.1.29	Einwendungsführer 0187 ..... 210
2.4.1.1.30	Einwendungsführer 0188 ..... 212
2.4.1.1.31	Einwendungsführer 0190 ..... 214
2.4.1.1.32	Einwendungsführer 0191 ..... 216

	Seite
2.4.1.1.33 Einwendungsführer 0192 .....	217
2.4.1.1.34 Einwendungsführer 0193 .....	218
2.4.1.1.35 Einwendungsführer 0197 .....	218
2.4.1.1.36 Einwendungsführer 0198 .....	219
2.4.1.1.37 Einwendungsführer 0199 .....	220
2.4.1.1.38 Einwendungsführer 0202 .....	221
2.4.1.1.39 Einwendungsführer 0207 und 0209 .....	224
2.4.1.1.40 Einwendungsführer 0208 .....	226
2.4.1.1.41 Einwendungsführer 0189 und 0196 .....	229
2.4.1.1.42 Einwendungsführer 0194 und 0195 .....	229
2.4.1.2 Sammeleinwendungen 1.....	230
2.4.1.2.1 Vorbemerkungen .....	230
2.4.1.2.2 Einwendungsführer 0100 und 0101 .....	233
2.4.1.2.3 Einwendungsführer 0106 .....	234
2.4.1.2.4 Einwendungsführer 0108 .....	234
2.4.1.2.5 Einwendungsführer 0112 .....	235
2.4.1.2.6 Einwendungsführer 0129 .....	236
2.4.1.2.7 Einwendungsführer 0130 .....	237
2.4.1.2.8 Einwendungsführer 0132 .....	237
2.4.1.2.9 Einwendungsführer 0134 und 0135 .....	238
2.4.1.2.10 Einwendungsführer 0138 .....	239
2.4.1.2.11 Einwendungsführer 0139 .....	240
2.4.1.2.12 Einwendungsführer 0141 .....	240
2.4.1.2.13 Einwendungsführer 0145 und 0146 .....	241
2.4.1.2.14 Einwendungsführer 0147und 0148 .....	242
2.4.1.2.15 Einwendungsführer 0149, 0150 .....	243
2.4.1.2.16 Einwendungsführer 0153 .....	243
2.4.1.2.17 Einwendungsführer 0157, 0158, 0159 und 0160 .....	244
2.4.1.2.18 Einwendungsführer 0163 und 0164 .....	245
2.4.1.2.19 Einwendungsführer 0169 .....	246
2.4.1.2.20 Einwendungsführer 0178 .....	247
2.4.1.2.21 Einwendungsführer 0180 und 0181 .....	248
2.4.1.2.22 Einwendungsführer 0183 .....	248
2.4.1.2.23 Einwendungsführer 0184 und 0185 .....	249
2.4.1.2.24 Einwendungsführer 0186 .....	250
2.4.1.1.25 Einwendungsführer 0205 und 0206 .....	250

	Seite
2.4.1.3	Sammeleinwand 2 ..... 251
2.4.1.3.1	Vorbemerkungen ..... 251
2.4.1.3.2	Einwendungsführer 0114 ..... 252
2.4.1.3.3	Einwendungsführer 0155 und 0156 ..... 253
2.4.1.3.4	Einwendungsführer 0166 und 0167 ..... 254
2.4.1.3.5	Einwendungsführer 0170 und 0172 ..... 255
2.4.1.3.6	Einwendungsführer 0175 und 0176 ..... 257
2.4.1.3.7	Einwendungsführer 0182 ..... 258
2.4.1.4	Sammeleinwand 3 ..... 259
2.4.1.4.1	Vorbemerkungen ..... 259
2.4.1.4.2	Einwendungsführer 0115 ..... 261
2.4.1.4.3	Einwendungsführer 0116 ..... 261
2.4.1.4.4	Einwendungsführer 0123 ..... 262
2.4.1.4.5	Einwendungsführer 0124, 0125, 0126 und 0165 ..... 262
2.4.1.4.6	Einwendungsführer 0133 und 0171 ..... 263
2.4.1.4.7	Einwendungsführer 0154 ..... 264
2.4.1.4.8	Einwendungsführer 0168 ..... 264
2.4.2	Einwendungen anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer ..... 265
2.4.2.1	Rechtsanwaltsgesellschaft Landvokat..... 265
2.4.2.1.1	Einwendungsführer 0014 ..... 265
2.4.2.1.2	Einwendungsführer 0006 ..... 267
3.5	Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange ..... 269
3.	Kostenentscheidung..... 271
	Rechtsbehelfsbelehrung ..... 271
	Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung ..... 272
	Hinweis zur Auslegung..... 272

- Lageplanskizze (Nachrichtlich) -



## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	(Bayerisches) Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Aust	„Die Enteignungsentschädigung“
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung in der Fassung vom 16.02.2005
BauGB	Baugesetzbuch
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrVG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter, Zeitschrift
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BAnz.	Bundesanzeiger
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BwVz	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen - Eigenüberwachungsverordnung – Bayern vom 20.09.1995
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VorP	FFH-Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsabschätzung)
FiG	Fischereigesetz
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (Ausgabe 2001)
IGW	Immissionsgrenzwert
JagdH	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken i. d. F. vom 07.06.2003, Bundesanzeiger Nr. 146a
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
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 Lärmschutzwände am westlichen Fahrbahnrand der Staatsstraße 2251 (künftige Bundesstraße 8)	24
Tabelle 2: durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 8	42
Tabelle 3: Grenzwerte der Entwurfselemente nach den RAS-L 95 für die Bundesstraße 8	55
Tabelle 4: Zwangspunkte der Planung an der Bundesstraße 8 und der Staatsstraße 2251	56
Tabelle 5: anrechenbare Ausgleichsfläche Kompensationsmaßnahme A1	89
Tabelle 6: Zusammenstellung der Rodungsflächen	96
Tabelle 7: Verkehrsentwicklung 1975 – 2010 im DTV auf der Bundesstraße 8 östlich Daßwang – Gesamtverkehr und Schwerverkehr (Bus, Lkw $\geq$ 3,5 to, Lz) in Kfz/24 h	149
Tabelle 8: Gesamtfahrleistung im Kfz-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (bis 1990 alte Bundesländer, ab 1990 einschließlich der neuen Bundesländer)	150

## Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1: Bahnüberführung der Bundesstraße 8 am nordwestlichen Ortseingang in Blickrichtung Seubersdorf i.d.OPf.	24
Abbildung 2: Planfall Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf.; Prognose 2030	42
Abbildung 3: Planungsüberlegungen für eine Umgehung von Seubersdorf i.d.OPf. aus den 50-iger und 60-iger Jahren des letzten Jahrhunderts	55
Abbildung 4: Unteransicht des Überbaus der Bahnbrücke	56
Abbildung 5: Längsschnitt durch das bestehende Brückenbauwerk	89
Abbildung 6: Querschnitt erneuerte Bahnüberführung mit Darstellung des bestehenden Bauwerks	96
Abbildung 7: Übersichtsplan Seubersdorf i.d.OPf. – Eintragung der Zähl- und Befragungsstellen	149
Abbildung 8: Gesamtverkehr Seubersdorf i.d.OPf. in 24 h	150
Abbildung 9: Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs (DV) in Seubersdorf i.d.OPf. – Gesamtverkehr in Kfz/24 h (Summe beider Fahrtrichtungen)	144
Abbildung 10: Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs (DV) in Seubersdorf i.d.OPf. – Güterverkehr in Kfz/24 h (Summe beider Fahrtrichtungen)	145
Abbildung 11: Herkunft-Ziel-Verteilung für die Bundesstraße 8 nordwestlich Seubersdorf i.d.OPf. in Fahrtrichtung Seubersdorf i.d.OPf. – Gesamtverkehr in Kfz/24 h	147
Abbildung 12: Herkunft-Ziel-Verteilung für die Bundesstraße 8 nordwestlich Seubersdorf i.d.OPf. in Fahrtrichtung Seubersdorf i.d.OPf. – Lkw, Lastzüge in Kfz/24 h	148
Abbildung 13: Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Basis 2010	151
Abbildung 14: Straßenbelastung Seubersdorf i.d.OPf. – Prognose Nullfall 2030, Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 h	153
Abbildung 15: Straßenbelastung Seubersdorf i.d.OPf. – Planungsfall mit Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. - Prognose 2030, Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 h	154
Abbildung 16: Entlastungswirkung Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. Prognose 2030	155



**Bundesstraße 8 „Nürnberg – Regensburg“  
Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf.  
Bau-km 0 + 000 (= Stat. B 8\_2400\_4,103) bis Bau-km 1 + 826 (= Stat. St 2251\_240\_1,871)**

**A) Entscheidung**

**I. Feststellung des Planes**

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

**Planfeststellungsbeschluss:**

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße 8 „Nürnberg – Regensburg“, Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf., wird mit den sich aus Teil A, Ziffern II. bis VII. dieses Beschlusses sowie den in den Planunterlagen durch Roteintrag enthaltenen Ergänzungen und Änderungen nach

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

festgestellt.

## II. Festgestellte Planunterlagen

Der festzustellende Plan umfasst folgende Unterlagen:

### Band 1:

1. Erläuterungsbericht vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) und Roteintragungen  
- Unterlage 1
2. Übersichtslageplan M 1:5.000 vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)  
- Unterlage 3
3. Regelquerschnitt Bundesstraße 8 M 1:50 vom 15. November 2012 mit Roteintragungen  
- Unterlage 6.1  

Regelquerschnitt Bundesstraße 8 nach RiStWag 2002 für Zone II, M 1:50 vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) sowie mit Roteintragungen  
- Unterlage 6.2

Regelquerschnitt St 2251 (zukünftig Bundesstraße 8) im Bereich Lärmschutzwand, M 1:50 vom 15. November 2012  
- Unterlage 6.3

Regelquerschnitt Kreisverkehr Bundesstraße 8 einschließlich Geh- und Radweg, M 1:50 vom 15. November 2012  
- Unterlage 6.4

Regelquerschnitt Öffentliche Feld- und Waldwege, M 1:50 vom 15. November 2012
4. Lagepläne Bundesstraße 8, M 1:1.000 vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)  
- Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nrn. 1 und 2  

Lageplan St 2251 (zukünftig Bundesstraße 8), Bau-km 1+000 bis 1 + 830, M 1:1.000 vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) sowie mit Roteintragungen  
- Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 3
5. Bauwerksverzeichnis vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) und mit Roteintragungen  
- Unterlage Nr. 7.2

Umstufungsplan M 1:5.000 vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung

- Unterlage 7.3

6. Höhenpläne Bundesstraße 8, M 1:1.000/100 vom 15. November 2012

- Unterlage 8.1, Blatt Nrn. 1 und 2

Höhenplan St 2251, M 1:1.000/100 vom 15. November 2012

- Unterlage 8.2

Höhenplan Bundesstraße 8alt, M 1:1.000/100 vom 15. November 2012

- Unterlage 8.3

Höhenplan Kreisverkehr Fahrbahnrand Außen, M 1:1.000/100 vom 15. November 2012

- Unterlage 8.4

7. Ergebnisse immissionstechnischer Untersuchungen – Erläuterungsbericht zum Lärmschutz vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) sowie mit Roteintragungen

- Unterlage 11.1

Bezeichnung der schalltechnisch untersuchten Gebäude, M 1:2.500 vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) sowie mit Roteintragungen

- Unterlage 11.2

Ergebnistabelle schalltechnischer Untersuchungen bestehende St 2251 ohne und mit Lärmschutzwand

- Unterlage 11.3a, Blatt 1 bis 6

Ergebnistabelle schalltechnischer Untersuchungen bestehende St 2251 - Prognose nullfall

- Unterlage 11.3b, Blatt 1 bis 6

## Band 2:

1. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) und Roteintragungen

- Unterlage 12.1

mit Anlagen:

Tabelle 1: Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich und Ersatz

Tabelle 2: Flächenübersicht

Maßnahmenblätter für Maßnahmen gem. Ziffer 5

Ergänzung zu Unterlage 12.1

- Unterlage 12.1a

2. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan M 1:1.000 vom 15. November 2012 mit Roteintragungen  
- Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1 bis 3  
  
Lageplan landschaftspflegerischer Maßnahmen, M 1:1.000 vom 15. November 2012 mit Roteintragungen  
- Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1 bis 3 und 5
3. Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 15. November 2012  
- Unterlage 12.4
4. Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen – Erläuterungsbericht mit Anhängen – vom 15. November 2012  
- Unterlage 13.1  
  
Systemskizze Versickeranlage, M 1:200/1:100 vom 15. November 2012 mit Roteintragungen  
- Unterlage 13.2  
  
Einzugsflächenplan Bundesstraße 8, M 1:2.000 vom 15. November 2012  
- Unterlage 13.3
5. Grunderwerbsplan Bundesstraße 8, M 1:1.000 vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)  
- Unterlage 14.1, Blatt Nrn. 1 und 2  
  
Grunderwerbsplan Staatsstraße 2251 (zukünftig Bundesstraße 8), M 1:1.000 vom 15. November 2012  
- Unterlage 14.1, Blatt Nr. 3  
  
Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche A1, M 1:1.000 vom 15. November 2012  
- Unterlage 14.1, Blatt Nr. 4  
  
Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche A2, M 1:1.000 vom 15. November 2012  
- Unterlage 14.1, Blatt Nr. 5  
  
Grunderwerbsverzeichnis vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen)  
- Unterlage 14.2, Blatt Nrn. 1 bis 7
6. Unterlagen zur Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c UVPG vom 15. November 2012  
- Unterlage 16

Den Unterlagen wird nachrichtlich beigelegt

Band 1:

- die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung am 25. und 26. März 2014 im Sportheim in Seubersdorf i.d.OPf.
- Übersichtskarte M 1:25.000 vom 15. November 2012 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung (Blaueintragungen) – nachrichtlich
  - Unterlage 2
- Übersichtshöhenplan M 1:5.000/500 vom 15. November 2012
  - Unterlage 4
- Ergebnistabelle schalltechnischer Untersuchungen bestehende Staatsstraße 2251 ohne und mit Lärmschutzwand
  - Unterlage 11.3, Blatt Nr. 1 bis 6

Band 2:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan M 1:1.000 vom 15. November 2012 – Erhaltungsmaßnahme Staatsstraße 2251
  - Unterlage 12.2, Blatt Nr. 4
- Lageplan landschaftspflegerischer Maßnahmen, M 1:1.000 vom 15. November 2012 – Erhaltungsmaßnahme Staatsstraße 2251
  - Unterlage 12.3, Blatt Nr. 4

Die Unterlagen wurden

erstellt vom/von der:	Unterlage/Anlage
Büro Kempa Ingenieurgesellschaft mbH Niederlassung Regensburg Badstraße 54 93059 Regensburg	1 bis 8.5; 13.2 bis 14.2;
Landschaftsarchitekt Dipl.-Ing. FH Bernhard Bartsch Pommernstraße 20 93073 Neutraubling	12.1 bis 12.3, Blatt Nr. 5
Ökologisch-Faunistische Arbeitsgemeinschaft ÖFA Am Wasserschloss 28 b 91126 Schwabach mit Landschaftsarchitekt Dipl.-Ing. FH Bernhard Bartsch Pommernstraße 20 93073 Neutraubling	12.4
Staatlichen Bauamt Regensburg - Bereich Straßenbau - Bajuwarenstraße 2d 93053 Regensburg	11.1 bis 11.3b; 13.1
Landschaftsarchitekt Dipl.-Ing. Stephan Küster An der Schloßbreite 37 93080 Pentling	16

### **III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)**

#### **1. Allgemeine Auflagen**

##### **1.1 Unterrichtungspflichten**

Vor Beginn der Bauarbeiten sind rechtzeitig zu verständigen:

- die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.  
Schulstraße 4  
92358 Seubersdorf i.d.OPf.
- das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.  
Nürnberger Straße 1  
92318 Neumarkt i.d.OPf.
- das Wasserwirtschaftsamt Regensburg  
Landshuter Straße 59  
93053 Regensburg
- das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege  
Abteilung B – Stabstelle, Lineare Projekte  
Hofgraben 4  
80539 München  
  
mindestens 6 Monate vor Baubeginn
- die Deutsche Telekom  
Ressort Produktion Technische Infrastruktur Regensburg  
Bajuwarenstraße 4  
93053 Regensburg  
  
mindestens 6 Monate vor Baubeginn

##### **1.2 Erörterungstermin**

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

#### **2. Bauausführung, Baustellenimmissionen und Betrieb**

##### **2.1 Auflagen zur Bauausführung**

##### **2.1.1 Die Maßnahme ist nach den Plänen vom 15. November 2012 und den sich aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 25. und 26. März 2014 ergebenden Änderungen sowie unter Beachtung der Roteintragungen auszuführen. Die sich aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung gegenüber den ursprünglich**

ausgelegten Planunterlagen vom 15. November 2012 ergebenden Änderungen beziehen sich im Wesentlichen auf:

- die Reduzierung der Abdichtungsbreite im Bereich des Ausbaus gemäß den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002)“ von 4,00 m auf mind. 2,00 m (jeweils gemessen ab Mitte der 2,00 m breiten Mulde) zur Schonung des bestehenden Waldrands auf westlicher Seite der Bundesstraße 8 zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780;
- die Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes (BwVz. lfd. Nr. 109) anstelle des ursprünglich vorgesehenen plangleichen Knotenpunktes zum Anschluss der bestehenden und zur Gemeindestraße abzustufenden Bundesstraße 8 an die neue Umgehungsstraße;
- die Optimierung der Anbindungen des nachgeordneten Netzes im Bereich des als Kreisverkehrsplatz (BwVz. lfd. Nr. 119) ausgebildeten Anschlusses der neuen Umgehung an die bestehende und zur Bundesstraße 8 aufzustufenden Staatsstraße 2251 bei ca. Bau-km 1+850, so dass keine Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen mehr erforderlich wird;
- die Schaffung einer gemeinsamen Zufahrt (BwVz. lfd. Nr. 104) zu den Grundstücken Fl.-Nrn. 1131/2 und 1133/7, Gemarkung Batzhausen, wodurch die bestehende Bundesstraße 8 auf größerer Länge (BwVz. lfd. Nr. 101) vollständig zurückgebaut werden kann;
- den Entfall des ursprünglich vorgesehenen und neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldwegs (BwVz. lfd. Nr. 108) zwischen Bau-km 0+910 und Bau-km 0+983;
- die Ergänzung der Planunterlagen um die bisher nicht bekannte und nicht dargestellte Wasserleitung der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. am östlichen Rand der Bundesstraße 8 (BwVz. lfd. Nr. 407) von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+389.

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 schutzwür-

digen Wohngebieten und soweit wie möglich über das Hauptstraßennetz auszuführen.

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

Die Kostentragung für die Änderung von Versorgungsleitungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie ist im Bauwerksverzeichnis (Band 1: Unterlage 7.3) 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 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der –ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

- 3.2 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

- 3.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Straßenbaulastträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.4 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen des vorstehend genannten Bodendenkmals sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.5 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass im plangegegenständlichen Bauabschnitt zwar keine näheren Aussagen zu bekannten Bodendenkmälern getroffen werden können, entsprechende Funde allerdings auch nicht auszuschließen sind. Bei den Erdarbeiten eventuell auftretende Funde von Bodenaltertümern sind unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.) zu melden (Art. 8 Abs. 1 DSchG).
- 3.6 Eine eventuelle denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG wird durch diese Planfeststellung gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG ersetzt.
4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke
- 4.1 Der Straßenbaulastträger hat die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das Grundeigentum angemessen zu entschädigen; dies gilt insbesondere für
- die dauernde Inanspruchnahme von Grundstücksflächen,
  - die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese,
  - Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme,
  - Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
  - Anschneidungs- und Durchschneidungsschädigungen.

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 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.

4.7 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.

4.8 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.

- 4.9 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.
- 4.10 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.
- 4.11 Es ist außerdem sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme keine Schäden auf den nicht in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sowie an den auf diesen Flächen vorhandenen Anpflanzungen entstehen. Entsprechende Vorrichtungen zum Schutz von Einzelbäumen durch einen Bauzaun oder ähnlich geeignete Maßnahmen (nach DIN 18920 bzw. RAS-LP 4) sind vorzusehen.

## 5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes

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

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

Sofern aus zwingenden Gründen von genannten Zeiträumen abgewichen werden muss, sind die näheren Einzelheiten der Abweichungen mit der ökologischen Baubegleitung und den Naturschutzbehörden abzustimmen. Zur Vermeidung der Gefährdung von Baumfledermäusen ist ein Einschlag in die betroffenen Gehölzbestände allerdings nur außerhalb der kritischen Sommerzeit (Fortpflanzungszeit) zulässig.

- 5.3 Entlang der Neubaustrecke der Bundesstraße 8 ist in einem Abstand von 7,50 m bis 10,00 m auf eine straßenbegleitende Bepflanzung zu verzichten, um das Befliegen des unmittelbaren Trassenbereiches durch Fledermäuse zu minimieren.
- 5.4 Am Südrand der Ortsumgehungsstrasse im Zuge der Bundesstraße 8 ist parallel zum Waldrand auf eine durchgehende Gehölzpflanzung zu verzichten um das Befliegen des unmittelbaren Trassenbereiches durch Fledermäuse zu minimieren.
- 5.5 Durch eine ökologische Baubegleitung, die während der gesamten Bauzeit in die Bauabwicklung einbezogen wird und fachlich qualifiziert besetzt sein muss, ist sicherzustellen, dass die Arbeiten unter Beachtung der naturschutzfachlichen Grundsätze und der angeordneten Maßnahmen durchgeführt werden. Die in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 5.3 und 5.4, Maßnahmenblätter in der Anlage zu Unterlage 12.1; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1 bis 3 und 5) 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.
- 5.6 Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt in den Maßnahmenplänen vom 15. November 2012 (Band 1: Unterlage 12.1, Kapitel 5.2 und 5.3, Maßnahmenblätter in der Anlage zu Unterlage 12.1; Unterlage 12.3, Blatt Nr. 5), sind – soweit nachfolgend nicht anders geregelt - spätestens mit Baubeginn entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen zu realisieren und zügig umzusetzen. Die Einzelheiten der Ausführung sind mit den Naturschutzbehörden und - soweit es sich um forstwirtschaftliche Maßnahmen handelt - mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf. – Bereich Forsten abzustimmen.
- Auf der Kompensationsfläche A2 sind einige größere Totholzbäume zu lagern und zur Verrottung zu bringen. Die Details sind mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu klären.
- Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (LfU, Hof) zu melden.
- 5.7 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsflächen zu sorgen.

- 5.8 Die Gestaltungsmaßnahmen, dargestellt in den Maßnahmenplänen (Band 2: Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1 bis 3), sind – soweit sie außerhalb des unmittelbaren Baubereichs liegen - bis zur Verkehrsfreigabe funktionsfähig herzustellen. Alle im unmittelbaren Wirkungsbereich der Baumaßnahme liegenden Gestaltungsmaßnahmen sind spätestens nach Abschluss der Bauarbeiten umzusetzen und bis zum darauffolgenden Frühjahr abzuschließen.
- 5.9 Ökologisch bedeutende Landschaftselemente sind nicht als Arbeitsstreifen in Anspruch zu nehmen.
- 5.10 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.
- 5.11 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.
- 5.12 Sollten Änderungen an den landschaftspflegerischen Kompensationsflächen notwendig werden, sind diese Änderungen nur im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden zulässig. Soweit keine Einigung zustande kommt, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen

## 6. Verkehrslärmschutz

### 6.1 Aktiver Lärmschutz

- 6.1.1 Entsprechend den in Teil A, Abschnitt II dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen (Band 1: Unterlage Nr. 7.1, Blatt Nr. 3; Unterlage 7.2, BwVz. lfd. Nr. 213; Unterlage 11.1, Kapitel 5) sind in folgenden Bereichen der bisherigen Staatsstraße 2251 und künftigen Bundesstraße 8 Lärmschutzwände zu errichten, die auf der der Wohnbebauung zugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen sind:

BwVz. lfd. Nr.	Stat.-km – Stat.-km (S12251_240_ - S12251_240_)	Höhe	Anmerkungen
213	1,146 – 1,428	2,25 m – 3,00 m	hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwand auf der zur Wohnbebauung gerichteten Seite.
	1,146 – 1,302	2,25 m	
	1,302 – 1,428	3,00 m	

Tabelle 1: Zusammenstellung Lärmschutzwände am westlichen Fahrbahnrand der Staatsstraße 2251 (künftige Bundesstraße 8)

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

## 6.2 Passiver Lärmschutz

Mit den vorgesehenen und in vorstehender Ziffer 6.1 aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen liegt keine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV vor. Auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 entsteht dem Straßenbaulastträger für die geplante Baumaßnahme keine Verpflichtung zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen.

## 6.3 Zusätzliche Maßnahmen

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

## 6.4 Außenwohnbereich

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, VkB1. S. 434 zu verfahren.

Im vorliegenden Fall werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte am Tag an keinem Immissionsort überschritten, so dass dem Straßenbaulastträger keine Verpflichtung zur Entschädigung verbleibender Beeinträchtigungen des „Außenwohnbereichs“ entsteht.

## 7. Wald

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

- 7.2. Die im Zuge der Ausführungsplanung geplanten Maßnahmen zur Neubegründung von Wald sind mit dem Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf. abzustimmen. Ebenso sind die vorgesehenen Waldrandunterpflanzungen mit den Grundstückseigentümern und dem Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf. abzustimmen. Die Pflanzungen sind durch Zäunung gegen Wildverbiss zu schützen. Für die Zufahrten und die baubedingten Rodungsarbeiten gelten die vorstehenden Ziffern 4.3, 4.4 und 5.2 bis 5.4 entsprechend.
- 7.3. Aufgrund des Verlustes von Waldrändern auf erheblicher Länge, des damit verbundenen Verlustes der besonderen Waldfunktionen (erster Streckenabschnitt: Schutz von Verkehrswegen; zweiter Streckenabschnitt: besondere Bedeutung für das Landschaftsbild) sowie der damit verbundenen Folgeproblematik (Windwurf, Rinden- bzw. Sonnenbrand, thermophile Schadinsekten) sind aktive Waldrandgestaltungsmaßnahmen zwingend notwendig. In Abstimmung mit dem Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf., den betroffenen Eigentümern und Bewirtschaftern der Waldgrundstücke sind entsprechende Waldrandunterpflanzungen – in einem den artenschutzrechtlichen Anforderungen (vgl. vorstehende Ziffern 5.3 und 5.4) gerecht werdenden Abstand zum Waldrand – vorzunehmen. Dazu sind standortheimische, naturraumtypische Sträucher sowie Bäume zweiter Ordnung zu verwenden, um einen neuen strukturreichen stabilen Waldmantel aufbauen zu können.
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 Lagerung von nicht für den Straßenbau geeignetem Bodenmaterial sowie die Andeckung von Oberbodenüberschussmassen auf Flächen Dritter ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und ist daher vom Vorhabensträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens gesondert zu regeln. Für den Fall, dass keine einvernehmliche Regelung mit Dritten zustande kommt ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

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

##### 1. Gegenstand/Zweck

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 4 formulierten Bedingungen und Auflagen die gehobene Erlaubnis erteilt nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Oberflächenwasser über die vorgesehenen Absetz- und Versickerungsbecken sowie durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden dem Grundwasser zuzuführen.

##### 2. Wasserrechtliche Planfeststellung

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

- Anlage von Absetz- und Versickerbecken,
- Beseitigung vorhandener Verrohrungen.

##### 3. Plan

Der Benutzung liegen die Planfeststellungsunterlagen (Band 1: Unterlage 1; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 bis 3; Unterlage 7.2, Unterlage 8.1, Blatt Nrn. 1 und 2; Unterlagen 8.2 bis 8.4; Band 2: Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1 bis 3; Unterlage 13) zugrunde.

##### 4. 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.

##### 4.1 Wasserschutzgebiet (Brunnen I, II und III Seubersdorf i.d.OPf.)

4.1.1 Für die im Rahmen der durchzuführenden Maßnahmen notwendigen Verfüllungen im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes ist nur schadstofffreies, inertes Material zulässig.

4.1.2 Baustofflager und Baustelleneinrichtungen sowie die Bereitstellung von Baumaschinen und Arbeitsmaschinen bzw. die Aufstellung von Baucontainern, ggfs. Toiletten sind, soweit benötigt nur außerhalb der engeren Schutzzone zulässig.

- 4.1.3 Der Baustelleneinrichtung sowie den Baumaschinen und deren Betankung ist große Sorgfalt zu widmen. Die Betankung der Baumaschinen ist nur außerhalb der engeren Schutzzone zulässig.
- 4.1.4 In unmittelbarer Nähe des Arbeitsbereiches sind eine Auffangwanne und Ölbindemittel bereit zu halten um bei einer eventuellen Leckage auslaufende wassergefährdende Stoffe aufnehmen zu können.
- 4.1.5 Jede Verunreinigung des Bodens mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. und dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg anzuzeigen.
- 4.1.6 Die mit der Bauausführung betrauten Firmen sind über die wegen der Arbeiten im Trinkwasserschutzgebiet, notwendigen Auflagen umfassend zu informieren und einzuweisen. Allen am Bau Beteiligten ist die Sensibilität hinsichtlich des bestehenden Trinkwasserschutzgebietes gegen Unterschrift bekannt zu machen. Insbesondere der verantwortliche Bauleiter ist über den Inhalt der Schutzgebietsverordnung vom 18. März 2009 in Kenntnis zu setzen.
- 4.1.7 Die sonstigen Auflagen der Schutzgebietsverordnung sind zu beachten, dazu hat sich der Erlaubnisinhaber eigenverantwortlich kundig zu machen.
- 4.1.8 Die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. ist in das Vorhaben einzubinden und entsprechend zu informieren.
- 4.2 Entsorgung von Niederschlagswasser
- 4.2.1 Die geplanten Absetz- und Versickerungsbecken sind plan- und sachgerecht nach den vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen, nach den geltenden technischen Bestimmungen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- 4.2.2 Bei einem ggf. erforderlichen Bodenaustausch ist auf einen Anschluss des versickerungsfähigen Materials an den klüftigen Untergrund und auf die Stabilität der Filterschicht z.B. durch den Einbau von Geotextilien mit Bewehrung zu achten.
- 4.2.3 Die Versickerungsbereiche, in denen das Fahrbahnoberflächenwasser breitflächig versickern soll, sind mit einer mindestens 20 cm starken und belebten Oberbodenschicht auszuführen.
- 4.2.4 Die Notüberlaufschwelle der Versickerungsbecken sind so anzulegen und zu befestigen, dass dauerhaft ein breitflächiger und für Dritte schadloser Ablauf erfolgen kann.
- 4.2.5 Es ist eine baubegleitende Abnahme erforderlich. Insbesondere sind ggf. die Maßnahmen zur Herstellung einer ausreichenden Filterstabilität im Versickerungsbereich baubegleitend abzunehmen. Evtl. könnte diese Aufgabe auch der Geologe des Staat-

lichen Bauamts übernehmen. Die Dokumentation hierzu ist dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg vorzulegen.

4.2.6 Spätestens drei Monate nach Fertigstellung sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg Bestandspläne vorzulegen.

#### 4.3 Unterhaltung

4.3.1 Der Straßenbaulastträger ist für einen sachgerechten Betrieb und eine vorschriftsmäßige Wartung der Entwässerungsanlagen verantwortlich. Dazu gehört insbesondere eine laufende Kontrolle auf die Dichtheit, die Gewährleistung eines Dauerstaus und die zeitgerechte Räumung des anfallenden Schlammes in den Absetzbecken.

4.3.2 Die Anlagen sind mindestens vierteljährlich in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten (z.B. Ablagerungen, An- und Abschwemmungen, Geruch, Färbung, Ölschlieren etc.) hin zu kontrollieren. Ggf. sind weitere Maßnahmen einzuleiten.

### 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 1: Unterlage 7.2 und Unterlage Nr. 7.3). 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

Die in südöstlicher Richtung durch Bayern verlaufende Bundesstraße 8 „Nürnberg – Regensburg“ stellt eine überregionale Verbindung von Würzburg über Nürnberg, Neumarkt i.d.OPf., Straubing und weiter nach Passau dar und ist somit auch für den überregionalen Verkehr von Bedeutung.

Im südlichen Landkreis Neumarkt i.d.OPf. werden hier die Gemeinden Deining und Seubersdorf i.d.OPf. über die Bundesstraße 8 an das wirtschaftliche Zentrum der Kreisstadt Neumarkt i.d.OPf. angebunden. Darüber hinaus dient sie auch dem regionalen Verkehr als wichtige Verbindungs- und Erschließungsstraße zu den umliegenden Ortschaften. Der plangegenständliche Aus- und Neubauabschnitt liegt ausschließlich auf dem Gebiet der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf..

Die Baumaßnahme beginnt ca. 1 km nördlich von Seubersdorf i.d.OPf. auf bestehender Trasse, umfährt Seubersdorf i.d.OPf. im Norden und endet ca. 0,5 km nordöstlich von Seubersdorf i.d.OPf. an der Staatsstraße 2251.

Am Bauanfang nordwestlich von Seubersdorf i.d.OPf. wird die vorhandene Linienführung der Bundesstraße 8 aufgenommen. Ab ca. Bau-km 0+680 schwenkt die Trasse erst leicht und dann ab ca. Bau-km 0+850 deutlich nach Osten von der vorhandenen Linienführung der Bundesstraße 8 ab.

Zwischen Bau-km 0+000 und ca. Bau-km 0+960 liegt die Bundesstraße 8 teilweise in der Schutzzone W IIIA (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+060) und WII (Bau-km 0+060 bis Bau-km 0+960) des mit Verordnung des Landratsamtes Neumarkt i.d.OPf. vom 18. März 2009 festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes für die Brunnen I, II und III Seubersdorf i.d.OPf.. Die vorliegende Planung umfasst daher den Ausbau der bestehenden Bundesstraße 8 im Wasserschutzgebiet nach RiStWag 2002. Hierbei werden insbesondere eine Abdichtung des Außenbereichs der Straße sowie die Fassung des Oberflächenwassers mit Ableitung aus dem Wasserschutzgebiet vorgenommen. Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens wurde in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg zur Minimierung der Eingriffe in Waldrandbereiche auf westlicher Seite der Bundesstraße 8 die Abdichtungsbreite zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780 von 4,00 m auf mind. 2,00 m (jeweils gemessen ab Mitte der 2,00 m breiten Mulde) reduziert.

Im Anschluss an den RiStWag-Ausbau sehen die gegenständlichen Planungen eine ortsnahe Umgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 mit einer

ausgewogenen Linienführung und einem Regelquerschnitt RQ 10,5 mit 7,50 m Fahrbahnbreite vor.

Die bestehende Bundesstraße 8 wird bei ca. Bau-km 0+980 an die Ortsumgehung angebunden. Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger die Planungen dahingehend überarbeitet, als anstelle des ursprünglich vorgesehenen plangleichen Knotenpunktes nunmehr ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen ist.

Nach dem Anschluss der bestehenden Bundesstraße 8 verläuft die Ortsumgehung in nahezu gerader Linienführung entlang des bestehenden Waldrandes bzw. unmittelbar im Wald nach Osten und mündet in die bestehende Staatsstraße 2251. Die Verknüpfung mit der Staatsstraße 2251 erfolgt – wie in den ursprünglichen Planunterlagen bereits dargestellt – mit einem Kreisverkehrsplatz.

Im Zuge der Baumaßnahme werden zur schadlosen Ableitung des Straßenabwassers insgesamt 3 Versickeranlagen mit vorgeschalteten Absetzbecken errichtet.

Weiterhin erfolgt aufgrund der mit dem Neubau der Verbindung zwischen der bestehenden Bundesstraße 8 und der bestehenden Staatsstraße 2251 künftig zu erwartenden Verlagerung des Verkehrs auf die Staatsstraße 2251 der Neubau einer Lärmschutzwand am westlichen Straßenrand nördlich der Überführung der Staatsstraße 2251 über die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg.

Der gesamte Flächenbedarf für das Bauvorhaben beläuft sich gemäß den ausgelegten Planunterlagen auf 10,63 ha. Neu versiegelt werden dabei 2,91 ha. Aufgrund der gleichzeitig mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Entsiegelung von 0,09 ha Flächen, welche in unversiegelte begrünte Straßennebenflächen umgewandelt werden, beläuft sich die Nettoneuversiegelung auf insgesamt 2,82 ha. Gemäß den gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz ist lediglich für die Versiegelung der Waldflächen und landwirtschaftlichen Flächen ein Ausgleich erforderlich. Die damit erforderliche Ausgleichsfläche im Umfang von knapp 1,56 ha wird auf den Grundstücken Flurnummern 168, Gemarkung Daßwang (anrechenbar 1,34 ha) und 292, Gemarkung Eichenhofen (0,22 ha) auf 2 externen Flächen geschaffen, da ein Ausgleich innerhalb des Planungsgebietes nicht möglich ist. Die in nachfolgender Ziffer 3.4 beschriebenen Planänderungen aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung führen hinsichtlich Flächenverbrauch (ca. – 0,09 ha) und Versiegelung (ca. – 0,06 ha) lediglich zu marginalen Reduzierungen, so dass sie rechnerisch bei der Eingriffs- und Ausgleichsermittlung nicht weiter berücksichtigt wurden.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich insbesondere im Erläuterungsbericht (Band 1: Unterlage 1) in Verbindung mit den Querschnitts-, Lage- und Höhenplänen (Band 1: Unterlagen 6.1 bis 6.5, 7.1, Blatt Nrn. 1 bis 3 sowie Unterlage 8.1, Blatt Nrn. 1 und 2 und Unterlage 8.2 bis 8.4) sowie den Ergebnissen der immisionstechnischen Untersuchungen (Band 1: Unterlagen 11.1 bis 11.3a, Blatt Nr. 6), in den Unterlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 2: Unterlagen 12.1 bis 12.4) und den Ergebnissen der wassertechnischen Untersuchungen (Band 2: Unterlagen 13.1 bis 13.3), worauf verwiesen wird.

Bei dem geplanten Bauvorhaben handelt es sich um eine kleinere Baumaßnahme an einer zum Teil bereits bestehenden Bundesstraße. Vorbereitende Planungsstufen, wie eine Linienbestimmung nach § 16 FStrG oder die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, waren für das Vorhaben nicht erforderlich. Die Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten; vielmehr handelt es sich um eine einzelne Verbesserungsmaßnahme nach § 3 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG).

## 2. Vorgeschichte

Bereits in den fünfziger und sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts gab es Überlegungen für eine Nord-Ost-Umgehung von Seubersdorf i.d.OPf..

Anfang der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts wurden dann im Rahmen einer Voruntersuchung 2 Varianten entwickelt.

Beide Lösungen sahen eine großzügige Nord-Ost-Umgehung vor, die bereits beim Weiler Neuhausen östlich von Seubersdorf i.d.OPf. beginnen, teilweise auf der jetzigen Staatsstraße 2251 nach Norden verlaufen und schließlich mit einer langen Linkskurve nach Westen zurück zur Trasse der bestehenden Bundesstraße 8 einschwenken. Das letzte Teilstück nördlich von Seubersdorf i.d.OPf. verläuft dabei entweder im Wald oder außerhalb des Waldes durch landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Aufgrund des Widerstandes der betroffenen Grundstückseigentümer wurde das Projekt dann allerdings nicht mehr weiter verfolgt.

Nach der Verwirklichung eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt der Bundesstraße 8 mit der Staatsstraße 2251 südöstlich von Seubersdorf i.d.OPf. wurden die Planungen in Form einer Querverbindung zwischen der Bundesstraße 8 nördlich von Seubersdorf i.d.OPf. und der Staatsstraße 2251 nordöstlich von Seubersdorf i.d.OPf. wieder aufgenommen. Um einerseits landwirtschaftlich genutzte Grundstücke zu schonen und andererseits die Entwicklungsmöglichkeiten von Seubersdorf i.d.OPf. nicht einzuschränken, wurde die Trasse an den Waldrand nördlich von Seubers-

dorf i.d.OPf. gelegt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

### 3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

#### 3.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 14. Dezember 2012 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff FStrG für das Bauvorhaben Bundesstraße 8 „Nürnberg – Regensburg“, Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. beantragt.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 24. Januar 2013 eingeleitet.

#### 3.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 24. Januar 2013 den folgenden Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.
- dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Regionalen Planungsverband Regensburg
- dem Vermessungsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- dem Bayerischen Landesamt für Umwelt
- dem Bezirk Oberpfalz
- der Wehrbereichsverwaltung Süd - Außenstelle München-
- der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH
- dem Bayerischen Bauernverband – Hauptgeschäftsstelle Regensburg

#### 3.3 Auslegung der Pläne vom 15. November 2012

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße 8, „Nürnberg – Regensburg“, Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. wurde in

- der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.  
vom: 14. Februar 2013 bis einschließlich: 14. März 2013

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

#### 3.4 Erörterung der Einwendungen

Die gegen den Plan vom 15. November 2012 erhobenen Einwendungen wurden am 25. und 26. März 2014 im Sportheim der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. erörtert. Die

Einwendungen konnten nur zum Teil ausgeräumt werden. Wegen des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. und 26. März 2014 verwiesen, die den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt ist.

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

- a) die Reduzierung der Abdichtungsbreite im Bereich des RiStWag-Ausbaus von 4,00 m auf mind. 2,00 m (jeweils gemessen ab Mitte der 2,00 m breiten Mulde) zur Schonung des bestehenden Waldrands auf westlicher Seite der Bundesstraße 8 zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780;
- b) die Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes (BwVz. lfd. Nr. 109) anstelle des ursprünglich vorgesehenen plangleichen Knotenpunktes zum Anschluss der bestehenden und zur Gemeindestraße abzustufenden Bundesstraße 8 an die neue Umgehungsstraße;
- c) die Optimierung der Anbindungen des nachgeordneten Netzes im Bereich des als Kreisverkehrsplatz (BwVz. lfd. Nr. 119) ausgebildeten Anschlusses der neuen Umgehung an die bestehende und zur Bundesstraße 8 aufzustufenden Staatsstraße 2251 bei ca. Bau-km 1+850, so dass keine Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen mehr erforderlich wird;
- d) die Schaffung einer gemeinsamen Zufahrt (BwVz. lfd. Nr. 104) zu den Grundstücken Fl.-Nrn. 1131/2 und 1133/7, Gemarkung Batzhausen, wodurch die bestehende Bundesstraße 8 auf größerer Länge (BwVz. lfd. Nr. 101) vollständig zurückgebaut werden kann;
- e) den Entfall des ursprünglich vorgesehenen und neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldweg (BwVz. lfd. Nr. 108) zwischen Bau-km 0+910 und Bau-km 0+983;
- f) die Ergänzung der Planunterlagen um die bisher nicht bekannte und nicht dargestellte Wasserleitung der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. am östlichen Rand der Bundesstraße 8 (BwVz. lfd. Nr. 407) von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+389.

Der Vorhabensträger hat die vorstehend beschriebenen Planänderungen, die auf Forderungen von Trägern öffentlicher Belange bzw. von Einwendungsführern beruhen, mit den Betroffenen abgestimmt. Die entsprechenden Einverständniserklärungen liegen vor.

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 von Trägern öffentlicher Belange bzw. 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 Bundesstraße 8, „Nürnberg – Regensburg“, Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. 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 Staatsstraße 2251 für die der Freistaat Bayern - ebenfalls vertreten durch das Staatliche Bauamt Regensburg – Baulastträger ist. Wegen der notwendigen einheitlichen Entscheidung ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zweckmäßig. Nach Art. 78

Abs. 2 BayVwVfG richten sich Zuständigkeiten und Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Nachdem vorliegend eindeutig durch das Bundesstraßenvorhaben ein größerer Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt wird, kommt daher das für die höherklassige Straße erforderliche Verfahren nach § 17 FStrG zum Tragen. Nach § 17 Satz 4 FStrG gelten die Maßgaben der §§ 17a ff. FStrG auch bei Anwendung des BayVwVfG (§ 1 Abs. 3 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.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) war für das Vorhaben nicht durchzuführen.

Für den Ausbau der bestehenden Bundesstraße 8 im Wasserschutzgebiet nach RiStWag 2002 sowie den Neubau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 einschließlich aller damit verbundenen Folgemaßnahmen sehen die gesetzlichen Regelungen die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht obligatorisch vor.

Insbesondere ist die Bundesstraße 8 keine Schnellstraße im Sinne von Nr. 14.3 Anlage 1 UVPG in Verbindung mit dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975. Auch erfüllt das geplante Bauvorhaben nicht die Voraussetzungen der Nrn. 14.4 und 14.5 der Anlage 1 UVPG.

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

Hierzu hat der Vorhabensträger mit dem Antrag auf Planfeststellung auch einen Prüfkatalog zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3 c UVPG vorgelegt und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG dargestellt (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 3.5 und Unterlage 16).

Die von der Regierung der Oberpfalz durchgeführte Vorprüfung hat ergeben, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegend nicht erforderlich ist, da eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG

aufgeführten Kriterien ergeben hat, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann (vgl. § 3c Satz 1 UVPG), die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind.

Diesem Ergebnis liegen insbesondere folgende Erwägungen zugrunde:

Das Straßenbauvorhaben weist eine Baulänge von rd. 1.830 m auf, wobei vom Baubeginn bei Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 0+530 und somit auf einer Länge von rd. 530 m die bestehende Linienführung der Bundesstraße 8 aufgenommen wird. In diesem Abschnitt durchquert die Bundesstraße 8 das Wasserschutzgebiet der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.. Die Bundesstraße wird daher in diesen Bereich in einer der RiStWag 2002 entsprechenden Form ausgebaut, indem die Böschungen und Gräben entsprechend abgedichtet werden. Die Entwässerung des Straßenkörpers wird so geplant, dass sämtliches Oberflächenwasser aus dem Wasserschutzgebiet heraus und über ein Absetzbecken in ein Versickerbecken geleitet wird. Für diesen Bereich spricht daher der Standort des Vorhabens eher dafür, dass die Umwelt hierdurch nur wenig belastet wird. Durch den derzeitigen Straßenverlauf sind bereits Umweltbelastungen vorhanden, die durch die zusätzliche Versiegelung in diesem Bereich verstärkt werden, aber auf der anderen Seite durch den RiStWag-Ausbau – in Bezug auf das Schutzgut Wasser – erheblich abgemildert werden.

Bestehende Oberflächengewässer sind von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen.

Bei der geplanten Neubaustrecke der Umgehung mit einer Länge von rd. 900 m handelt es sich, gemessen an den Kriterien der Nrn. 14.3 bis 14.5 der Anlage 1 zu §§ 3, 3b UVPG, um ein Vorhaben von vergleichsweise geringer Größe.

Durch die geplante Baumaßnahme kommt es vor allen Dingen zu einer Neuversiegelung von Waldflächen die überwiegend einen Fichtenbestand aufweisen. Der teilweise Verlust landschaftsbildprägender Laubholzbestände wird durch Einzelbaumpflanzungen im Rahmen der zur Einbindung der Straße in das Landschaftsbild vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2 sowie durch Anlegung eines naturschutzfachlich wertvollen Laubwalds mit Ausbildung eines gestuften Waldrands auf der Kompensationsfläche A 1 und der Begründung eines Laubwaldes entsprechend potenzieller natürlicher Vegetation durch Pflanzung bzw. natürliche Sukzession auf der Kompensationsfläche A 2 vollständig kompensiert. Darüber hinaus werden im Zuge der geplanten Umgehung im Zuge der Bundesstraße 8 keine Flächen im Sinne von Nr. 2.3 der Anlage 2 zum UVPG in Anspruch genommen.

Die mit dem Bauvorhaben verbundene Versiegelung von Waldflächen und landwirtschaftlichen Flächen, für die gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen für die Er-

mittlung von Ausgleich und Ersatz vom 21. Juni 1993 ein Ausgleich erforderlich ist, umfasst eine Gesamtfläche von 1,56 ha und kann mit den Kompensationsflächen A1 und A2 in vollem Umfang kompensiert werden.

Mit der gewählten Linienführung am Waldrand kommt es auch zu keiner Zerschneidung von Lebensräumen.

Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsanlage durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden werden kann.

Eine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatgestände kann infolge der geplanten Vermeidungsmaßnahmen ebenfalls ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Belastung der Umwelt mit Lärm- und Schadstoffen ist zu erwarten, dass sich keine zusätzlichen Belastungen ergeben werden, da keine baubedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens erfolgt und somit keine erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen erfolgen. Mit dem Neubau der Umgehungsstraße kommt es im Bereich der Staatsstraße 2251 zu Verkehrsverlagerungen. Zum Schutz der Anwohner wird im Bereich der direkt angrenzenden Wohnbebauung eine Lärmschutzwand errichtet. Im bisherigen Bereich der Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 8 kommt es durch den Bau der Umgehungsstraße zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens und damit auch zu einer spürbaren Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung der dortigen Anwohner.

Insgesamt bleibt auch festzuhalten, dass die Umweltfaktoren unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen gegenüber den meisten Auswirkungen eine geringe Empfindlichkeit aufweisen.

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

Da die vorgesehenen Rodungen (4,09 ha) und Ersatzaufforstungen unter den in Anlage 1 Ziffer 17 zum UVPG genannten Größen für die allgemeine Vorprüfung liegen und die Merkmale der standortbezogenen Vorprüfung gemäß § 3c Satz 2 UVPG (und Anlage 2 Nr. 2) ebenfalls nicht vorliegen, besteht auch insoweit keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Umweltauswirkungen dieser Rodungen und Erstaufforstungen sind jedoch im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war demnach nicht erforderlich.

Praktisch jedoch 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 des Planfeststellungsbeschlusses). Damit ist auch der in § 2 Abs. 1 Satz 3 und § 9 Abs. 1 UVPG geforderten Einbeziehung der Öffentlichkeit Genüge getan.

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

## 2. **Materiell-rechtliche Würdigung**

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

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

### 2.1 **Planrechtfertigung und Planungsziele**

Das Vorhaben ist am vorgesehenen Standort vernünftigerweise geboten und objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Ebenso haben nach Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG die Straßenbaulastträger die Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden.

Wie bereits ausgeführt liegt das geplante Vorhaben teilweise in der Schutzzone W IIIA (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+060) und WII (Bau-km 0+060 bis Bau-km 0+960) des mit Verordnung des Landratsamtes Neumarkt i.d.OPf. vom 18. März 2009 festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes für die Brunnen I, II und III Seubersdorf i.d.OPf.. Vom Baubeginn in Fahrtrichtung Süden weist die Bundesstraße 8 im Querungsbereich des Wasserschutzgebietes einen kurvigen aber als stetig zu bezeichnenden Linienverlauf auf. Die Kurvenradien liegen im Bereich der nach den einschlägigen Richtlinien geltenden Mindestwerte. Beginnend etwa am nördlichen Ortseingang von Seubersdorf i.d.OPf. weist die Bundesstraße 8 im Bereich der bestehenden Bahnüberführung durch 2 enge Kurven eine unstetige und unübersichtliche Linienführung auf. Das bestehende Brückenbauwerk mit einer lichten Höhe von 4,05 m ist auf Fahrzeuge mit einer maximalen Höhe von 3,80 m (vgl. Abbildung 1) beschränkt und besitzt eine lichte Weite von 7,00 m.



Abbildung 1: Bahnüberführung der Bundesstraße 8 am nordwestlichen Ortseingang in Blickrichtung Seubersdorf i.d.OPf.

Das Lichtraumprofil der bestehenden Bahnüberführung entspricht nicht den Vorgaben der aktuell gültigen Richtlinien. Die erforderlichen Haltesichtweiten werden unterschritten. Aufgrund des eingeschränkten Lichtraumprofils der Bahnüberführung müssen Schwerlastfahrzeuge eine Umleitungsstrecke nutzen. Außerdem kommt es an der Bahnüberführung immer wieder zu Kollisionen, da Verkehrsteilnehmer die Hinweise zur Durchfahrtshöhe nicht immer beachten. Nicht unerwähnt sollte dabei die in Abbildung 1 nach dem Brückenbauwerk auf der rechten Fahrbahnseite erkennbare Einmündung eines Feldweges bleiben. Auch wenn diese Einfahrt nicht regelmäßig genutzt wird, so stellen die eingeschränkten Sichtverhältnisse, die durch den angebrachten Verkehrsspiegel – der im Übrigen auch als Indiz für eine bereits vorhandene zumindest aber für eine erkannte Gefahrenstelle zu werten ist - nur in beschränktem Umfang verbessert werden können, eine zusätzliche Einschränkung hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dar.

Im weiteren Verlauf führt die Bundesstraße 8 als Innerortsstraße durch den Ortskern von Seubersdorf i.d.OPf.. Für den Durchgangsverkehr stellen die teilweise geringen Straßenbreiten und engen Kurven eine ständige Einschränkung dar. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kommt es trotz der bereits eingerichteten Lichtsignalanlage für Fußgänger - und dabei insbesondere für Schulkinder – beim Überqueren der Bundesstraße 8 immer wieder zu gefährlichen Situationen.

Hinsichtlich der derzeitigen Verkehrssituation lässt sich feststellen, dass in den Jahren 2005 bis 2010 südlich von Seubersdorf i.d.OPf. die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 8 zunahm. Die in Tabelle 2 aufgeführten durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen wurden an der Dauerzählstellen bei Seubersdorf i.d.OPf. festgestellt.

Jahr	Streckenabschnitt	Bundesstraße 8		
		Kfz-Verkehr (Kfz/24 h)	SV-Anteil (Kfz/24 h)   %	
2005	südlich von Seubersdorf i.d.OPf. bei Daßwang	3 711	298	8,0
2010	nördlich von Seubersdorf i.d.OPf. bei Deining	5 049	330	6,5
	südlich von Seubersdorf i.d.OPf. bei Daßwang	4 209	298	7,1

Tabelle 2: durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 8

Der Vorhabensträger beauftragte im Jahr 2009 den Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen, die im Jahr 2012 vom Verkehrsgutachter aktualisiert wurde. Die Verkehrszählung im Jahr 2009 ergab in Seubersdorf i.d.OPf. eine Verkehrsbelastung von 3.700 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil: 275 Kfz/24 h = 7 %) am westlichen Ortseingang bzw. 5.200 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil: 290 Kfz/24 h = 6 %) in Ortsmitte und 5.100 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil: 325 bzw. 410 Kfz/24 h = 6 % bzw. 8 %) am südlichen Ortsausgang. Der Schwerverkehrsanteil lag bei 275 Kfz/24 h, was einem Schwerverkehrsanteil von 7 % entspricht. Die Belastung auf der Staatsstraße 2251 wurde mit 1 100 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von 110 Kfz/24 h (10 %) angegeben. Ein geschätzter Schwerverkehrsanteil von 50 Kfz/24 h muss aufgrund der zu geringen lichten Höhe der Bahnüberführung die ausgewiesene Umleitungsstrecke mit einer Fahrwegverlängerung von 5 km (über Groß- und Kleinalfalterbach, Freihausen und Schnufenhofen) nutzen.

Das Bauamt plant deshalb, mit dem Neubau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. das Nadelöhr der Bahnüberführung zu beseitigen und gleichzeitig die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 8 vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der aus Richtung Neu- markt i.d.OPf. kommende Schwerlastverkehr mit Ziel Seubersdorf i.d.OPf. soll dann über die neue Ortsumgehung und den südlichen Kreisverkehr in den Ort geleitet werden. Hiermit kann ein bezüglich ihrer Strecken- und Verkehrscharakteristik einer anbaufreien Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verkehrsfunktion entsprechender Ausbaustandard erreicht werden.

Bis zum Jahr 2030 geht der Gutachter trotz insgesamt stagnierender Verkehrsbelas- tungen von Steigerungen um 10 % auf der Bundesstraße 8 aus. Ohne die Ortsumge- hung Seubersdorf i.d.OPf. berechnet der Gutachter für das Prognosejahr 2030 ein Verkehrsaufkommen von bis zu 5.800 Kfz/24 h innerhalb der Ortschaft.

Mit der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. ist davon auszugehen, dass die Ver- kehrsbelastung innerorts bei bis zu 3.400 Kfz/24 h liegen wird. Im Bereich der Neu- bautrasse wird für die Bundesstraße 8 eine Verkehrsbelastung von 2.800 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 230 Kfz/24 h (8 %) prognostiziert. Eine Ver- kehrszunahme auf der Staatsstraße 2251 ist Folge der Verlagerung des Durch- gangsverkehrs. Hier ist von 3.700 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 350 Kfz/24 h (11 %) auszugehen. Es verbleiben 2.600 Kfz/24 h an der Bahnüberfüh- rung, was gegenüber dem Nullfall einer Entlastung von 61 % entspricht.

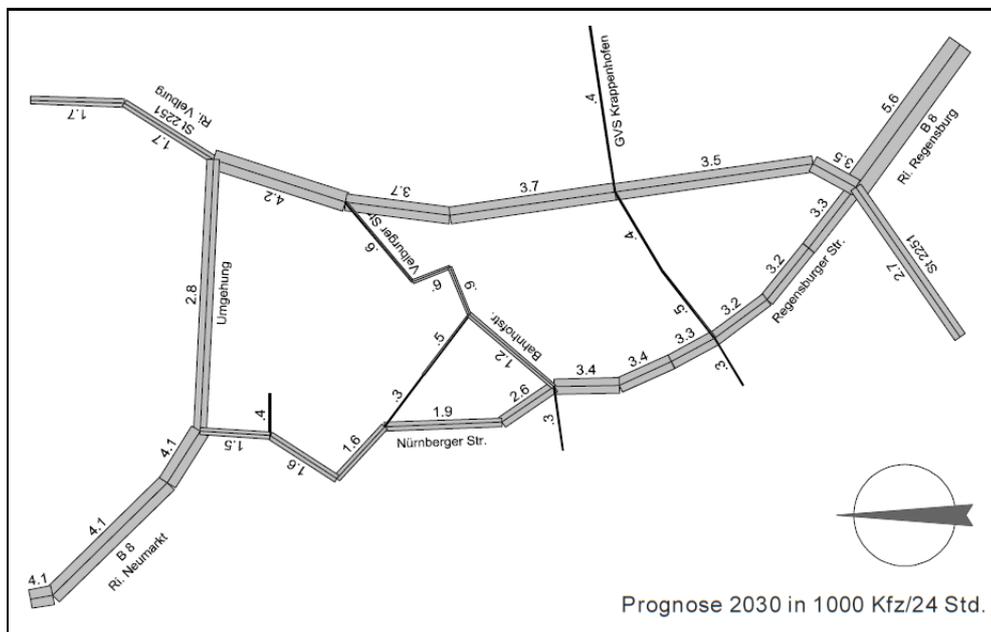


Abbildung 2: Planfall Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf.; Prognose 2030

Nachdem die Bundesstraße 8 - wie eingangs bereits ausgeführt - im Trinkwasser- schutzgebiet für die Brunnen I, II und III Seubersdorf i.d.OPf. liegt, ist neben dem Bau der Ortsumgehung mit den damit verbundenen Folgemaßnahmen zwischen Bau-km

0+000 und ca. Bau-km 0+960 ein Ausbau der Bundesstraße 8 entsprechend der Vorgaben der RiStWag 2002 vorgesehen.

Durch die Verlegung der Bundesstraße 8 aus der Ortslage von Seubersdorf i.d.OPf. heraus kann die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Bundesstraße 8 erheblich verbessert werden, wobei insbesondere die Umfahrung der bestehenden, mit einer lichten Höhe von 4,05 m ohnehin zu niedrigen Bahnunterführung (erforderlich sind 4,50 m) in Verbindung mit der nachfolgenden „90-Grad-Kurve“ zu nennen ist.

Dem Bauvorhaben steht nicht entgegen, dass es nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten ist. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Bundesfernstraßennetz grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ausgebaut. Das vorliegende Ausbauvorhaben ist zwar im Bedarfsplan nicht bezeichnet, jedoch sind gemäß § 3 FStrAbG daneben einzelne Verbesserungsmaßnahmen zulässig. Angesichts des geringen baulichen Umfangs und der das Verkehrsaufkommen nicht erhöhenden verkehrlichen Wirkung des Vorhabens handelt es sich hier um eine solche zulässige Verbesserungsmaßnahme.

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

## 2.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

### 2.2.1 Landes- und Regionalplanung

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

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).

Die Bundesstraße 8 verbindet als überregional bedeutsame Entwicklungsachse gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (Ziel A II 3 i.V.m. Anhang 3 „Strukturkarte“) das mögliche Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf. mit dem Oberzentrum Regensburg. Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern B V 1.1.1 (Grundsätze) ist anzustreben, dass die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und

Kommunikation umweltschonend gewährleisten, insbesondere durch [...] Optimierung des Verkehrsablaufs [...]. Ebenso sollen beim Verkehrswegeaus- und -neubau sowie der Verkehrsbedienung Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden (Ziele, B V 1.1.6). Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.4 und 2.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Planvorhaben zur Umfahrung des Ortszentrums von Seubersdorf i.d.OPf. und insbesondere der höhen- und breitenbeschränkten Bahnunterführung am nördlichen Ortsausgang von Seubersdorf i.d.OPf. wird durch den Regionalplan (B IX 3.3.3) mitgetragen, wonach zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation eine Ortsumgehung geschaffen werden soll. Es dient der Beseitigung einer seit langem bestehenden Engpasssituation im Zuge der Bundesstraße 8, die nur umwegig umfahren werden kann.

Nach dem Regionalplan der Region Regensburg (11) vom 01. März.1988, Stand Oktober 2011, ist die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. als Kleinzentrum eingestuft.

Über die Bundesstraße 8 wird sie an das mögliche Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf. sowie das Oberzentrum Regensburg angebunden. Die Bundesstraße 8 stellt somit eine bedeutende Nordwest-Südost-Verbindung für den regionalen wie auch den überregionalen Verkehr dar.

Die Kleinzentren im Allgemeinen sollen laut Regionalplan Ziffer A III, 2.1, in ihrer Mittelpunkt-funktion gesichert und weiterentwickelt werden. Insbesondere wird eine Stärkung der Arbeitsplatzfunktion angestrebt, was auch unter Ziffer B IV, 1.2.3, nochmals hervorgehoben wird.

Weiterhin ist nach Ziffer B XI, 3.2, in den Karstgebieten der Region besonders darauf hinzuwirken, dass die Abwasserverhältnisse durch verbesserte Klärung zu sanieren und die Dolinen von Verunreinigung freizuhalten sind.

Den von der Regionalplanung formulierten Zielen kann mit den vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen nachgekommen werden bzw. wird die Umsetzung der genannten Zielsetzungen unterstützt.

Mit der Plantrasse werden nach Feststellung des Regionalen Planungsverbandes Regensburg keine konkurrierenden Gebietsfestlegungen des Regionalplans berührt.

Nach den Gesichtspunkten, die der Regionalplanung zugrunde liegen, wurden von Seiten des Regionalen Planungsverbandes für die Region Regensburg keine Bedenken erhoben.

## 2.2.2 Planungsvarianten

### 2.2.2.1 Vorbemerkungen

Wie in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 2 dieses Beschlusses bereits ausgeführt, wurden von Seiten des Vorhabensträgers bereits in den 50-iger und 60-iger Jahren des letzten Jahrhunderts Planungsüberlegungen für eine weiträumige Umfahrung von Seubersdorf i.d.OPf. angestellt (vgl. Abbildung 3). Alle weiträumigen Umgehungstrassen sahen eine nordöstliche Umgehung von Seubersdorf i.d.OPf. in einem großen Bogen vor. Dabei war eine Querung der heutigen Staatsstraße 2251 (damals: Kreisstraße PAR 6) sowie der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg erforderlich.

Die Höhenlage der Straße sollte weitgehend dem Gelände angepasst werden. Bei den Überführungen über die damalige Kreisstraße PAR 6 (jetzige Staatsstraße 2251) und die Bahnlinie Regensburg – Nürnberg waren hohe Dämme jedoch nicht zu vermeiden. Die damaligen Planungen wurden nicht umgesetzt. Im Hinblick auf den mit den geplanten weiträumigen Umgehungen verbundenen erheblichen Eingriffen in Natur- und Landschaft sowie Grundstücke Dritter sind diese weiträumigen Umgehungen zum heutigen Zeitpunkt auch nicht mehr durchsetzbar. In der weiteren und nachfolgend näher beschriebenen Variantenuntersuchung wurden weiträumige Umgehungen von Seubersdorf i.d.OPf. vom Vorhabensträger daher zutreffender Weise auch nicht mehr mit einbezogen.

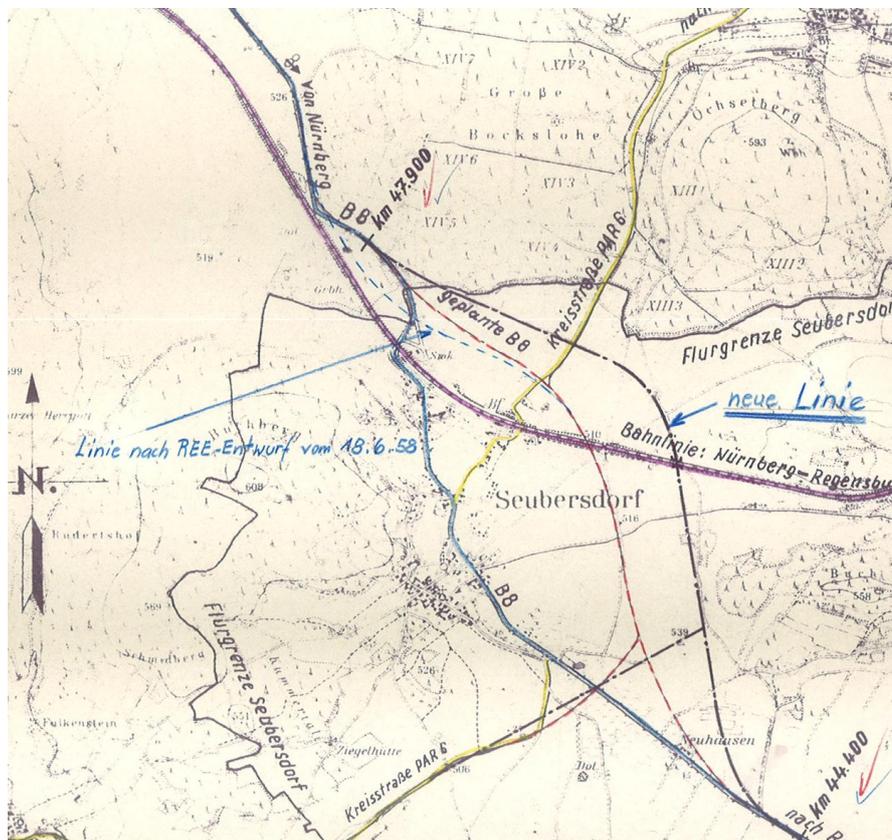


Abbildung 3: Planungsüberlegungen für eine Umgehung von Seubersdorf i.d.OPf. aus den 50-iger und 60-iger Jahren des letzten Jahrhunderts

Ziel des Vorhabensträgers war es die im Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 beschriebenen Planungsziele mit einer wirtschaftlichen und das Privateigentum insbesondere hinsichtlich Grundverbrauch und Flächenzerschneidung soweit als möglich schonenden Form zu realisieren.

Folgende Zwangspunkte waren hierbei allerdings zu beachten:

- die Beibehaltung des bestehenden Streckenverlaufs nördlich von Seubersdorf i.d.OPf.;
- die Berücksichtigung der Vorgaben der RiStWag 2002 im Wasserschutzgebiet
- die Neuregelung der bestehenden unzureichenden Entwässerung;
- die Verbesserung der Situation im Bereich der zu niedrigen und zu engen Bahnunterführung am nördlichen Ortseingang durch einen Ersatz des Bauwerks oder einer Umfahrung;
- die weitgehende Vermeidung von Eingriffen in private Grundstücksflächen;
- der Schutz landwirtschaftlich genutzter Grundstücke sowie
- ein sicherer und leistungsfähiger Anschluss an die Staatsstraße 2251

Für den Bereich des Ausbaus der Bundesstraße 8 entsprechend den Festlegungen der RiStWag 2002 im Bereich zwischen Bau-km 0+000 und ca. Bau-km 0+960 war eine Variantenuntersuchung entbehrlich, da hier keine deutlichen Linienverbesserungen erforderlich sind und der Ausbau auf Bestand erfolgen kann, wodurch unter Berücksichtigung des gewählten Ausbauquerschnitts bereits der Eingriff sowohl in Natur und Landschaft wie auch in Grundstücksflächen privater Dritter minimiert werden kann. In der weiteren Beschreibung und Beurteilung der einzelnen Varianten wird daher der Ausbaubereich nach RiStWag 2002 nicht mehr mit berücksichtigt.

Für den übrigen Aus- bzw. Neubauabschnitt der Bundesstraße 8 sind grundsätzlich folgende Varianten möglich, die im weiteren Verlauf näher beschrieben werden:

- Nullvariante (vgl. nachfolgende Ziffer 2.2.2.2)
- Bestandsorientierter Ausbau (vgl. nachfolgende Ziffer 2.2.2.3)
- Neubau einer Ortsumgehung (vgl. nachfolgende Ziffer 2.2.2.4)

#### 2.2.2.2 Nullvariante

Als sogenannte „Nullvariante“ wird der durchgehende Erhalt der bestehenden Straße in Lage und Höhe bezeichnet. Im gesamten Ausbaubereich würde daher lediglich eine Sanierung des Fahrbahnbelages bzw. des Fahrbahnaufbaus erforderlich. Damit wäre allerdings weder eine Verbesserung der am nördlichen Ortseingang vorhandenen un stetigen Linienführung noch eine Beseitigung der in diesem Bereich durch die Bahnbrücke verursachten Engstelle möglich. Auch würde der Durchgangsverkehr einschließlich des Schwerverkehrs der das Brückenbauwerk trotz der beschränkten

Durchfahrtshöhe befahren kann weiterhin durch die Ortsdurchfahrt fahren, so dass sich für die Anlieger keine Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Lärm- und Schadstoffbelastungen ergeben werden. Entsprechend der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 (vgl. auch Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.1) wird sich die derzeitige Verkehrsbelastung von 3.700 Kfz/24 h bis 5.200 Kfz/24 h auf 4.200 Kfz/24 h bis 5.800 Kfz/24 h erhöhen, so dass die Anlieger zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt sind. Hinsichtlich der Querungsmöglichkeit der Bundesstraße 8 in der Ortsdurchfahrt wird die Gefährdungssituation der Fußgänger und hierbei insbesondere der Schulkinder durch die prognostizierte Verkehrszunahme weiter verschärft.

Unabhängig von der Tatsache, dass das Bauwerk zur Überführung der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg zur Bahnanlage gehört (§ 14 Abs. 3 EKrG) und sich somit in der Unterhaltungslast der Deutschen Bahn AG befindet sowie unabhängig von der Frage inwieweit eine reine Sanierung des Brückenbauwerkes im Bestand aufgrund der gesetzlichen Regelungen (§ 12 EKrG) überhaupt zulässig wäre ist nach Erhebungen der Planfeststellungsbehörde folgendes festzustellen:

Das Brückenbauwerk wurde offensichtlich Ende der 70-iger Jahre des letzten Jahrhunderts von der Deutschen Bahn AG letztmals saniert. Der Überbau des Bauwerks weist zwischenzeitlich auf der Unterseite starke Korrosionsschäden der einbetonierten Stahlträger auf (vgl. Abbildung 4). Nach Feststellung des Vorhabensträgers dürfte wohl bereits eine Querschnittsschwächung der Stahlträger eingetreten sein. Problematisch stellt sich hier aufgrund des Alters der Brücke (Baujahr 1932) das unbekannte Innenleben der Stahlträger dar, da deren durch die Betonüberdeckung verdeckter Zustand (Korrosion mit Querschnittsschwächung) schwierig zu prüfen ist. Ein Freilegen der Stahlträger zieht aber faktisch den Abbruch des Überbaus nach sich, da der die Stahlträger umgebende Beton großflächig entfernt werden müsste. Inwieweit eine Erneuerung der vorhandenen Fundamente und Widerlager mit der erforderlichen Erneuerung des Überbaus zusätzlich erforderlich wäre, müsste noch gesondert untersucht werden.



Abbildung 4: Unteransicht des Überbaus der Bahnbrücke

Schon allein aus volkswirtschaftlichen Gründen ist daher die kostenaufwendige Sanierung der Brücke in den vorhandenen Abmessungen im Bestand abzulehnen, da hierdurch an den vorhandenen und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses näher beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnissen auch keine Verbesserungen erzielt werden können.

Im Hinblick darauf, dass die Funktion einer Bundesstraße und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind, ist ein gänzlicher Verzicht auf den Ausbau nicht vertretbar. Ohne Ausbau der Straße mit einer entsprechenden Gestaltung der Bahnüberführung können weder die durch das Bauwerk verursachten Einschränkungen noch die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Verlauf der Bundesstraße 8 beseitigt werden. Die mit dem geplanten Vorhaben verfolgten und ebenfalls in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 beschriebenen Planungsziele können mit der „Nullvariante“ nicht erreicht werden.

### 2.2.2.3 Bestandsorientierter Ausbau

Wie vorstehend in Ziffer 2.2.2.2 bereits ausgeführt stellt eine reine Sanierung der Bahnbrücke keine ernsthaft weiterzuerfolgende Lösung dar. Ergänzend zu den vorstehenden Ausführungen in der angeführten Ziffer 2.2.2.2 würde bei einem Verzicht auf den Neubau der Bahnbrücke eine Absenkung der Fahrbahn zur Herstellung einer den Richtlinien entsprechenden Durchfahrtshöhe von 4,50 m, bei der allerdings keine Erneuerung des Oberbaus im Hocheinbau möglich wäre, die Frostsicherheit der ohnehin nur gering überdeckten Brückenfundamente gefährden (vgl. Abbildung 5). An der Problematik hinsichtlich der un stetigen Linienführung und der unzureichenden



lich, um das im Tiefpunkt gesammelte Niederschlagswasser aus dem Wasserschutzgebiet herausbefördern zu können;

- eventuell ist die Errichtung einer neuen Transportleitung sowie eine Behandlung des Straßenabwassers erforderlich;
- der Abbruch des bestehenden Bauwerks unter Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs
- die Durchführung der Bauarbeiten unter teilweiser Vollsperrung der Bundesstraße 8 (Umleitung über die Kreisstraße NM 22)
- Bauzeit insgesamt ca. 6 Monate

◀ Regensburg

Nürnberg ▶

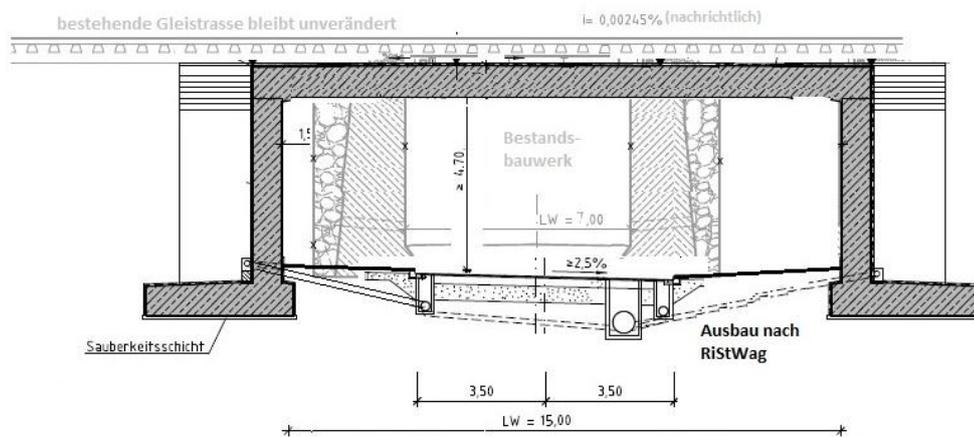


Abbildung 6: Querschnitt erneuerte Bahnüberführung mit Darstellung des bestehenden Bauwerks

In der Ortsdurchfahrt selbst sind Maßnahmen zur Verbesserung der Linienführung aufgrund der z.T. beschränkten örtlichen Verhältnisse und um größere Eingriffe in Privatgrundstücke zu vermeiden nicht möglich.

Wie bei der in vorstehender Ziffer 2.2.2.2 beschriebenen „Nullvariante“ muss der Durchgangsverkehr einschließlich des zusätzlichen Schwerverkehrs, der das Brückenbauwerk künftig uneingeschränkt nutzen kann, weiterhin durch die Ortsdurchfahrt fahren, so dass sich für die Anlieger weitere Verschlechterungen hinsichtlich Verkehrssicherheit sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen ergeben werden.

Auch mit einem bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 8 mit Erneuerung der Bahnüberführung in richtliniengerechten Abmessungen können die mit dem geplanten Vorhaben verfolgten Planungsziele nicht realisiert werden.

#### 2.2.2.4 Neubau einer Ortsumgehung

Die vorgesehene Ortsumfahrungstrasse verläuft bis ca. Bau-km 0+680 im Bereich der bestehenden Bundesstraße 8, wobei bis ca. Bau-km 0+530 die Trassenführung der vorhandenen Bundesstraße 8 vollständig beibehalten wird.

Vor der zukünftigen Anbindung der bestehenden Bundesstraße 8 in Richtung Seubersdorf i.d.OPf. an die Ortsumgehung schwenkt die Trasse nach Osten in den an-

grenzenden Staatswald ab und führt nördlich von der Ortslage weiter im Wald bzw. am Waldrand entlang in relativ gestreckter Linienführung bis zur neuen Verknüpfung mit der bestehenden Staatsstraße 2251. Zur weiteren Führung des Umgehungsverkehrs kann die bestehende Staatsstraße 2251 bis zum vorhandenen Anschluss an die bestehende Bundesstraße 8 von Seubersdorf i.d.OPf. mittels eines Kreisverkehrs genutzt werden.

Im Bereich des Wasserschutzgebietes wird die Bundesstraße 8 bis ca. Bau-km 0+960 entsprechend den Festlegungen der RiStWag 2002 ausgebaut.

Änderungen am bestehenden Bahnüberführungsbauwerk sind dann aufgrund der zukünftig geringeren Verkehrsbedeutung sowie der Abstufung der bestehenden Bundesstraße 8 zwischen der Anbindung an die Ortsumgehung und dem Kreisverkehrsplatz südlich von Seubersdorf i.d.OPf. zur Gemeindestraße nicht mehr erforderlich.

Nördlich der beschriebenen Ortsumgehungsvariante verlaufende Trassen würden zwar die Eingriffe in den vorhandenen Waldrand minimieren, allerdings führen sie zu einer ungünstigen Durchschneidung des Staatswaldes. Außerdem würde zwischen neuer Straße und dem Waldrand ökologisch weniger wertvolle Waldstreifen verbleiben, die wahrscheinlich auch ihre Waldfunktion im Sinne des Waldgesetzes verlieren werden. In artenschutzrechtlicher Hinsicht würde mit solchen Varianten der Konflikt mit nahrungssuchenden Fledermäusen nicht geringer und die Trasse würde näher in Richtung des bekannten Vorkommens der Großen Hufeisennase rücken.

Weitere Ortsumgehungsvarianten südlich der vorstehend beschriebenen Trassenführung wurden vom Vorhabensträger zutreffend ausgeschieden, da

- hiermit zusätzliche Eingriffe in Privatgrundstücke erforderlich würden;
- die Straße näher an die vorhandene Bebauung heranrückt und sich hiermit entsprechend negative Auswirkungen hinsichtlich Lärm- und Schadstoffbelastungen ergeben;
- in eine laut Flächennutzungsplan ausgewiesene Gewerbefläche eingegriffen würde;
- die Entwicklungsmöglichkeiten von Seubersdorf i.d.OPf. eingeschränkt würden und
- der vorhandene Waldrand – wie auch bei nördlicher verlaufenden Trassen - in naturschutzfachlicher Hinsicht gleichermaßen entwertet würde. Eine Trassenvariante weiter südlich vor dem Wald würde zu keiner wesentlich geringeren Betroffenheit der Fledermäuse führen. Mopsfledermaus und Fransenfledermaus als waldbewohnende Arten wären potentiell weniger betroffen, Zwergfledermaus und Großes Mausohr wären jedoch stärker betroffen.

Umfahrungen westlich von Seubersdorf i.d.OPf. wurden von Seiten des Vorhabens-trägers zutreffend nicht in die näheren Variantenuntersuchungen mit einbezogen, da solche Varianten zusätzliche und umfangreiche Eingriffe in die engere Schutzzone II des Wasserschutzgebietes nach sich ziehen würden. Außerdem wäre die Neubau-strecke der Bundesstraße 8 wesentlich länger und würde damit auch wesentlich um-fangreichere Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in Grundstücke Dritter erfordern.

#### 2.2.2.5 Gewählte Variante

Mit der Nullvariante sowie einem bestandsorientierten Ausbau können die mit dem geplanten Vorhaben verfolgten und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 näher beschrie-benen Planungsziele nicht erreicht werden. Auf die vorstehenden Ausführungen zu den Ziffern 2.2.2.2 und 2.2.2.3 wird verwiesen.

Die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele im Bereich der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. lassen sich daher nur mit einer Ortsumgehung realisieren. Die Linienführung der Ortsumgehungstrasse wurde in den weiteren Planungen zur Auf-stellung der Planfeststellungsunterlagen dahingehend optimiert, dass die Trassenfüh-rung soweit als möglich nach Süden verschoben wurde, um den Waldverlust zu mi-nimieren. Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens konnten durch die Reduzierung der Abdichtungsbreite im Bereich des RiStWag-Ausbaus von 4,00 m auf mind. 2,00 m sowie den Wegfall und die Umplanung von Wegen zur Erschlie-ßung forstwirtschaftlich genutzter Flächen die Eingriffe in den Wald minimiert werden.

Der Eingriff in landwirtschaftlich genutzte Flächen beschränkt sich im Wesentlich auf den RiStWag-Ausbaubereich der Bundesstraße 8 und ergibt sich aus den Festlegun-gen der RiStWag 2002 zum richtliniengerechten Ausbau der Bundesstraße 8 im Wasserschutzgebiet. Die Straßenflächen der bestehenden Bundesstraße 8 werden dabei soweit als möglich in den Ausbau mit einbezogen.

Mit dem Neubau der Verbindung zwischen der bestehenden Bundesstraße 8 und der bestehenden Staatsstraße 2251 ergeben sich Verkehrsverlagerung auf die Staats-straße 2251, die einen Anspruch auf Lärmvorsorge für die an der Staatsstraße 2251 vorhandene Wohnbebauung auslösen. Mit der am westlichen Straßenrand nördlich der Überführung der Staatsstraße 2251 über die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg vorgesehenen neuen Lärmschutzwand können die zulässigen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Zif-fer 2.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit der Verkehrszunahme auf der Staatsstraße 2251 einhergehende zusätzliche Lärmbelastung kann auf einen den gesetzlichen Regelungen entsprechenden Umfang minimiert werden.

Auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist der Neubau der Ortsumgehung ei-nem bestandsorientierten Ausbau vorzuziehen. So hat der Vorhabensträger für die

Erneuerung der Bahnunterführung mit Tieferlegung der Straße und den damit erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an die bestehende Bundesstraße 8 Gesamtkosten in Höhe von rd. 3.000.000,00 € (Brückenbau: 2.670.000,00 €; Straßenbau: 330.000,00 €) ermittelt. Die Kosten für den Neubau der Ortsumgehung wurden vom Vorhabensträger zu rd. 1.911.000,00 € ermittelt. Darin enthalten sind die Kosten für die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen an der Staatsstraße 2251 in einer Höhe von rd. 272.000,00 €.

Die Trasse der gewählten Linie ist in den festgestellten Planunterlagen ausführlich beschrieben und dargestellt. Bezüglich der näheren Einzelheiten zur Trassenführung wird daher auf festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 bis 3) verwiesen.

### 2.2.3 Planfestzustellender Ausbauumfang

#### 2.2.3.1 Trassierung

Der Aus- sowie Neubaubereich der Bundesstraße 8 liegt außerhalb bebauter Gebiete und ist deshalb gemäß Ziffer 2.3 der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) der Kategoriengruppe A zuzuordnen. Aufgrund der Bedeutung der Bundesstraße 8 ist diese nach Ziffer 2.5 der RIN in die Verbindungsfunktionsstufe II einzustufen, woraus sich die Straßenkategorie LS II (überregionale/regionale Straße) ergibt.

Ausgehend von der Straßenkategorie wurde dann für die Bundesstraße 8 eine Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e = 80$  km/h gewählt, die den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird.

Da beim Ausbau der Bundesstraße 8 ab ca. Bau-km 0+680 sichtbar vom Bestand abgewichen wird, ist in diesem Bereich die aus der Trassengeometrie (Kurvigkeit und Querschnitt) hervorgehende maßgebende Geschwindigkeit  $V_{85}$  nach RAS-L, Ausgabe 1995 zu ermitteln. Diese ergibt sich mit 100 km/h und steht in einem ausgewogenen Verhältnis zur  $V_e$  von 80 km/h. Damit werden die maßgebenden raumordnerischen Zielsetzungen erfüllt und den örtlichen Gegebenheiten sowie den verkehrstechnischen Anforderungen in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

	Entwurfselement		erforderlich RAS-L	Ausgeführte Min.- und Max.-Werte
Allgemein	Entwurfsgeschwindigkeit $V_e$	[km/h]	80	80
	Bemessungsgeschwindigkeit $V_{85}$	[km/h]		100
	Bemessungsgeschwindigkeit $V_{zul}$	[km/h]		80/100
Lageplan	Kurvenmindestradius	[m]	250	250
	Klothoidenmindestwert	[m]	80	90
	Mindestlänge Gerade bei gleichgerichteten Kurven	[m]	480	-
Sicht	Mindesthaltesichtweite bei 0% Längsneigung (nass)	[m]	110	170 <sup>1)</sup>
	Überholsehweite	[m]	525	550
	Mindeststreckenanteil	[%]	20-25	ca. 25 %
Höhenplan	Maximale Längsneigung	[%]	6,0	2,5
	Mindestlängsneigung im Verwindungsbereich	[%]	0,7	0,7
	Kuppenmindesthalbmesser	[m]	4.400	5.200
	Wannenmindesthalbmesser	[m]	1.300	22.113
Querschnitt	Regelquerneigung	[%]	2,5	2,5
	Maximale Querneigung	[%]	8,0	5,0

Tabelle 3: Grenzwerte der Entwurfselemente nach den RAS-L 95 für die Bundesstraße 8

Wesentliche Faktoren für die Trassierung der Bundesstraße 8 waren:

- der Anschluss an den Bestand am Baubeginn sowie der vorhandene Streckenbereich am Bauanfang;
- der RiStWag-Ausbau im Wasserschutzgebiet;
- die erforderliche Anbindung des nachgeordneten Wegenetzes;
- die Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Entwässerung;
- die Minimierung der Eingriffe in Flächen insbesondere privater Dritter bzw.
- den Schutz der landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie
- der Anschluss an Staatsstraße 2251 am Bauende

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

Die Trassenführung wurde hinsichtlich der sich aus einer Aneinanderreihung und Überlagerung der entsprechenden Lage-, Höhen- und Querschnittelemente ergebenden Raumelemente überprüft. Die Anforderungen an eine ausgewogene räumliche Linienführung sind demnach erfüllt. Auf die festgestellten Planunterlagen wird in diesem Zusammenhang verwiesen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 und 2; Unterlagen 8.1 bis 8.4).

Die Haltesichtweiten wurden für die Hin- und Rückfahrt mittels der einfachen Sichtstrahlmethode geprüft. Dabei wurde von einer Aug- und Zielhöhe von 1,0 m (RAS-L 95 und Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24. November 1995 – Neuregelung zur Haltesichtweite) ausgegangen.

Zur Einhaltung der Grenzwerte wurden örtlich die Böschungen der Bundesstraße 8 zurückgesetzt.

Durch die geplante Lärmschutzwand am kurvenäußeren Rand der zur Bundesstraße 8 aufzustufenden Staatsstraße 2251 ergibt sich keine Einschränkung der Sichtverhältnisse.

Damit können im gesamten Planfeststellungsbereich die erforderlichen Haltesichtweiten gewährleistet werden.

Maßgebend für den Aus- und Neubau der Bundesstraße 8 sowie dem Bau der Lärmschutzwand an der Staatsstraße 2251 waren folgende Zwangspunkte:

Zwangspunkt aus	Beschreibung Zwangspunkt	Bau-km
Bebauung	Ortslage Seubersdorf i.d.OPf. - Lärmschutz	-
	Lage außerhalb Bebauungsplanbereich	1+100 - 1+350
Bauwerke	Regenüberlaufbecken (Kläranlage)	1+400
	Regenrückhaltebecken Bundesstraße 8 (Versickerung)	1+050; 1+800
	Brücke Staatsstraße 2251 über Bahnlinie Regensburg - Nürnberg	-
Landwirtschaft	Vermeidung Durchschneidung, Erhalt Nutzflächen	0+900 - 1+800
	Kein Eingriff in Privatgrund Staatsstraße 2251 bei Lärmschutzwand	St 2251
Leitungen	Mischwasserleitung am nördlichen Rand der Bundesstraße 8	0+000 - 1+050
Straßenbau	Anschluss Bestand Bauanfang	0+000
	Anbindung Bundesstraße 8 alt	0+990
	Anbindung der Staatsstraße 2251 am Kreisverkehr	1+826
Umwelt	RiStWag-Ausbau	0+000 - 0+960
	Waldflächen	0+350 - 1+800

Tabelle 4: Zwangspunkte der Planung an der Bundesstraße 8 und der Staatsstraße 2251

## 2.2.3.2 Regelquerschnitte

### 2.2.3.2.1 Begründung des Regelquerschnitts für die Bundesstraße 8

Entsprechend der Verkehrsprognose ist für das Jahr 2030 (vgl. Band 1: Unterlage 1, Ziffer 2.3.3 sowie Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses) im Bereich der Ortsumgehung mit einer Verkehrsbelastung von rd. 2.800 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 230 Kfz/24 h zu rechnen.

Nach Ziffer 3.1.3 der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q 96) ist für die ermittelte Verkehrsbelastung der Umgehungsstraße mindestens ein Regelquerschnitt RQ 9,5 mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m vorzusehen. Da in den letzten Jahren die Bundesstraße 8 im weiteren Verlauf sowohl in Richtung Neumarkt i.d.OPf. wie auch in Richtung Regensburg immer mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m ausgebaut wurde, hat der Vorhabensträger zur Gewährleistung einer einheitlichen Streckencharakteristik einen RQ 10,5 gewählt, was nicht zu beanstanden ist.

### 2.2.3.2.2 Regelquerschnitt außerhalb des Wasserschutzgebietes

Entsprechend dem bestehenden Straßenquerschnitt im Zuge der Bundesstraße 8 teilt sich der gewählte RQ 10,5 wie folgt auf (vgl. auch Band 1: Unterlage 6.5):

Fahrbahn:	2 Fahrstreifen	von je 3,50 m	7,00 m
Randstreifen:	2 Randstreifen	von je 0,25 m	0,50 m
Bankette:	im Damm	von je 1,50 m	3,00 m
	im Einschnitt	1,00 m	
befestigte Fahrbahn			7,50 m
Kronenbreite (Damm)			10,50 m

### 2.2.3.2.3 Regelquerschnitt innerhalb des Wasserschutzgebietes

Innerhalb des Wasserschutzgebiets von Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 0+960 erfolgt eine Verbreiterung der Bankette auf 2,50 m sowie eine Abdichtung der Randbereiche, die im Regelfall 4,00 m über die Mitte der Mulde am Dammfuß hinausreicht.

Zum Schutz des Waldrands von Bau-km 0+552 bis Bau-km 0+780 erfolgt auf westlicher Seite der Bundesstraße 8 eine Reduzierung des Abdichtungsbereichs auf  $\geq 2,00$  m (vgl. Band 1: Unterlage 6.2).

Die befestigte Fahrbahn wird – wie im Bereich außerhalb des Wasserschutzgebietes – in einer Breite von 7,50 m ausgeführt.

### 2.2.3.2.4 Regelquerschnitt der Staatsstraße 2251

Im Zuge der Staatsstraße 2251 sind im Bereich der Errichtung der Lärmschutzwand keine Änderungen an der bestehenden Fahrbahn bzw. des Oberbaus der Straße vorgesehen.

Der Querschnitt teilt sich demnach wie folgt auf:

Fahrbahn:	2 Fahrstreifen	von je 2,75 m	5,50 m
Randstreifen:	2 Randstreifen	von je 0,25 m	0,50 m
<u>Bankette:</u>	<u>im Damm</u>	<u>von je 1,50 m</u>	<u>3,00 m</u>
befestigte Fahrbahn			6,00 m
Kronenbreite (Damm)			9,00 m

#### 2.2.3.2.5 Regelquerschnitt der Feld- und Waldwege

Für die Wirtschaftswege wurde gemäß den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ bzw. in Anlehnung an die „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ folgender Querschnitt gewählt (vgl. Band 1: Unterlage 6.5):

Fahrbahn:	durchgehend	3,00 m
<u>Bankette:</u>	<u>von je 0,75 m</u>	<u>1,50 m</u>
Kronenbreite		4,50 m

#### 2.2.3.2.6 Regelquerschnitt für den Geh- und Radweg im Bereich der Anbindung der Bundesstraße 8 an die Staatsstraße 2251

Der anzupassende Bereich östlich des Kreisverkehrs wird entsprechend dem im Bestand vorhandenen Querschnitt ausgeführt (vgl. Band 1: Unterlage 6.4).

befestigter Bereich:		2,50 m
<u>Bankette:</u>	<u>von je 0,50 m</u>	<u>1,00 m</u>
Kronenbreite		3,50 m

#### 2.2.3.3 Fahrbahnbefestigungen

##### 2.2.3.3.1 Bundesstraße 8

Entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung der Bundesstraße 8 (vgl. Band 1: Unterlage 1, Ziffer 2.3.3 sowie Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses) wird der Oberbau der Bundesstraße 8 gemäß den Vorgaben der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ (RStO 01) bituminös befestigt.

Die Planumsentwässerung der Bundesstraße 8 erfolgt, sofern es die Höhenlage zulässt, in die parallel verlaufenden Entwässerungsmulden bzw. -gräben, ansonsten mit einer Planumssickerleitung mit einem Durchmesser von mind. DN 150.

##### 2.2.3.3.2 Feld- und Waldwege

Die Befestigung der Feld- und Waldwege erfolgt gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ im Normalfall ohne Bindemittel mit einer sogenannten wassergebundenen Deckschicht. Im Bereich der jeweiligen Anbindungen an die Bundesstraße 8 wird der Einmündungsbereich bituminös befestigt.

#### 2.2.3.3.3 Geh- und Radweg

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

#### 2.2.3.4 Böschungen

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

Die Damm- und Einschnittsböschungen sowie die Fahrbahnränder werden i.d.R. durch die Ansaat von Landschaftsrasen und - soweit die freizuhaltenden Haltesichtweiten dies zulassen und die nach den geltenden Richtlinien einzuhaltenden Sicherheitsabstände eingehalten werden - mit standortgerechten Gehölzen in Gehölzstreifen bzw. Gehölzgruppen sowie mit Einzelgehölzen begrünt.

#### 2.2.3.5 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

##### 2.2.3.5.1 Anbindung der bestehenden Bundesstraße 8 an die Ortsumgehung sowie Anbindung der Ortsumgehung an die Staatsstraße 2251

Zum Anschluss der bestehenden Bundesstraße 8 an die Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 8 bei ca. Bau-km 0+980 sowie zur Anbindung der Ortsumgehung an die Staatsstraße 2251 bei Bau-km 1+135 ist jeweils ein kleiner Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 45,00 m vorgesehen. Die bituminös befestigte Fahrbahnbreite beträgt jeweils 6,50 m.

Für den Anschluss der bestehenden Bundesstraße 8 war ursprünglich ein plangleicher Knotenpunkt mit Ausfahrkeil, Dreiecksinsel und Tropfen sowie Linksabbiegespur im Zuge der neuen Bundesstraße 8 vorgesehen. Diese Ausführung entsprach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Knotenpunkte, Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte (RAS-K-1). Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger seine Planungen dahingehend geändert, als nunmehr ein kleiner Kreisverkehrsplatz vorgesehen ist. Diese Knotenpunktsform stellt ebenfalls eine verkehrstechnisch sichere Lösung dar. Nach Aussage des Verkehrsgutachters in der Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 ergeben sich gegenüber der ursprünglichen Knotenpunktslösung keine Änderungen bezüglich der Verkehrsabwicklung, auch wenn die Verkehrsströme auf der neuen Bundesstraße 8 wesentlich höher sind als auf der bestehenden Bundesstraße 8. Als vierter Ast mündet auf der Nordseite des Kreisverkehrsplatzes ein Feld- und Waldweg ein.

Ein weiterer Vorteil des nunmehr vorgesehenen Kreisverkehrsplatzes besteht darin, dass damit eine Optimierung der Gradienten der neuen Bundesstraße 8 möglich ist,

wodurch der bisher erforderliche Geländeeinschnitt östlich der Anbindung der bestehenden Bundesstraße 8 entfallen kann.

Auch für den Anschluss der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 8 an die Staatsstraße 2251 ist ein kleiner Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Ein gleichmäßiger Verkehrsfluss ist hier schon allein aufgrund der Tatsache sichergestellt, dass beide Straßen nahezu gleiche Verkehrsströme aufweisen.

Zur Optimierung des Flächenbedarfs wurde der Kreisverkehr nicht mittig, sondern leicht nach Westen versetzt angeordnet, so dass kein Eingriff in die südlich des Kreisverkehrsplatzes liegenden landwirtschaftlichen Flächen erforderlich wird.

#### 2.2.3.5.2 Sonstiges nachgeordnetes Wegenetz

Das sonstige nachgeordnete Wegenetz muss infolge des geplanten Aus- bzw. Neubaus der Bundesstraße 8 entsprechend z.T. neu angelegt bzw. angepasst werden. Die näheren Einzelheiten sind den festgestellten Planunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 4.3.3 und 4.3.4; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1T bis 3T und Unterlage 7.2).

Bis auf zwei Zufahrten (Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780), die eine direkte Zufahrt zur Bundesstraße 8 erhalten um eine Erschließung von Grundstücken zu ermöglichen, werden die an die Bundesstraße 8 angrenzenden Grundstücke über Zufahrten zum vorhandenen und zu ergänzenden bzw. anzupassenden nachgeordneten Wegenetz erschlossen.

#### 2.2.3.6 Ingenieurbauwerke

Im Aus- und Neubaubereich der Bundesstraße 8 sind keine Ingenieurbauwerke erforderlich.

#### 2.2.3.7 Baugrund, Massenbilanz und Entwässerung

##### - Baugrund

Die Baustrecke liegt in lehmigen Überdeckungsbildungen des Tertiär, der von dolomitisiertem Massenkalk des Mittleren Malm unterlagert wird. 350 m westlich des Bauanfangs ist eine Doline verzeichnet. Nach den vorliegenden Aufschlüssen ist mit Mächtigkeiten der Überdeckung von 2 bis 5 m zu rechnen.

Gemäß den Ergebnissen der Laborversuche handelt es sich um ausgeprägt plastische Tone mit einer überwiegend halbfesten Konsistenz. Im unterlagernden Malm treten wasserführende Klüfte auf.

Ein Wasserzutritt während der Bauausführung sollte nach Möglichkeit vermieden werden, da die ausgeprägt plastischen Tone schon bei geringen Wassermengen in weichere Konsistenzen übergehen.

Der Baugrund erscheint für die vorgesehenen Dammhöhen bis 2,00 m tragfähig, sofern er in mindestens halbfester Konsistenz vorliegt. Bei örtlich anstehenden ungünstigeren Konsistenzen sind geeignete Verbesserungsmaßnahmen erforderlich (z.B. mit Kalk).

Freigelegte Dammaufstandsflächen werden vor dem Einbau von grobkörnigerem Schüttmaterial mit trennendem Geotextil (z. B. Vlies) belegt.

Die geplanten Einschnitte bis 2,00 m können mit der Regelböschungsneigung von 1:1,5 ausgebildet werden. Sie sind jedoch ebenfalls durch Nässe rutschungsgefährdet und müssen nach örtlicher Erfordernis entsprechend geschützt werden (z.B. mit Jutematten).

Zur Dammschüttung ist das anstehende Material im Regelfall aufgrund der erforderlichen aufwendigen Aufbereitung nicht geeignet. Das Aushubmaterial muss daher zum größten Teil abgefahren und durch besser verdichtbares Material ersetzt werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 8.2 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Weiterhin ist unter den Versickeranlagen ein Bodenaustausch der bindigen Schichten bis zum versickerfähigen Untergrund erforderlich. Auch dieses Aushubmaterial ist nicht vollständig zur weiteren Verwendung geeignet und daher durch geeignetes durchlässiges Material zu ersetzen.

- Massenbilanz

Aus den Einschnittsbereichen und dem Bereich in dem die Bundesstraße 8 entsprechend den Festlegungen der RiStWag 2002 ausgebaut wird werden ca. 40.000 m<sup>3</sup> Erdmaterial gefördert. Zusätzlich sind ca. 19.000 m<sup>3</sup> Bodenaustausch unter der Sohle der Versickeranlagen zu erwarten.

Insgesamt sind somit ca. 59.000 m<sup>3</sup> Boden abzutragen. Davon sind nach einer ersten Schätzung weniger als 25 % der Einschnittsmengen (ca. 10.000 m<sup>3</sup>) zum Einbau in die Dammlagen geeignet.

Demgegenüber stehen ca. 12.000 m<sup>3</sup> Dammschüttmaterial sowie der o. g. Bodenaustausch für die Entwässerung.

Somit wird - obwohl ein rechnerischer Überschuss vorliegt - für die Auftragsbereiche noch mit einem Zulieferbedarf von 2.000 m<sup>3</sup> kalkuliert; insgesamt zu deponieren sind im ungünstigsten Fall 49.000 m<sup>3</sup>. Dies hängt im Wesentlichen davon ab, wie viel Bodenaustausch unter den Versickerbecken notwendig wird. Die zur Ablagerung des nicht für das Bauvorhaben brauchbaren Bodens sowie der überschüssigen Oberbodenmassen erforderlichen Flächen sind nicht Gegenstand die-

ses Planfeststellungsverfahrens und ggf. in einem gesonderten Verfahren zu regeln (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 8.2).

- Entwässerung

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.

Das Niederschlagswasser der Fahrbahn wird über eine ausreichende Querneigung von mindestens 2,5 % über das Bankett zur Außenseite abgeführt. In Streckenabschnitten mit ausreichend hoher Dammlage wird das anfallende Oberflächenwasser der Bundesstraße 8 über die Böschung gereinigt bzw. versickert. Dabei wird das Niederschlagswasser zuerst über eine belebte Bodenzone (bewachsene Oberbodenschicht von 20 cm) vorgereinigt und dann über die Straßendammböschung bzw. weiter in einer Dammfußmulde bzw. Graben versickert.

Im überwiegenden Teil des Streckenverlaufes wird das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn jedoch über Mulden, Gräben bzw. Rohrleitungen gesammelt. Da im näheren Umfeld der geplanten Baumaßnahme keine geeigneten Vorfluter vorhanden sind, wird das Straßenabwasser über insgesamt drei Versickeranlagen versickert. Die qualitative Behandlung des gesammelten Oberflächenwassers erfolgt über vorgeschaltete Absetzbecken.

Im Bereich der Wasserschutzzone werden Schutzmaßnahmen entsprechend den RiStWag 2002 durchgeführt. Da in Zone II keine Versickerung zulässig ist, wird das Wasser aus dem Schutzgebiet herausgeleitet und den außerhalb liegenden Absetz- und Versickerbecken zugeführt.

Die geplante Straßenentwässerung ist in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlage 1, Kapitel 4.5; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 bis 3; Unterlage 7.2; Unterlage 8.1 bis 8.4; Band 2: Unterlage 13.1 bis 13.3). Bezüglich der näheren Einzelheiten wird daher auf diese Unterlagen verwiesen.

2.2.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

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

Die Plantrasse entlastet die Anwohner an der bestehenden Bundesstraße 8 in Seubersdorf i.d.OPf. von Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch den Neubau der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 8 Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

#### 2.2.4.1 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.

#### 2.2.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradiente 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 (Gradiente), 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 der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 auf Seite 46 ff. dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

#### 2.2.4.1.2 Rechtsgrundlage der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)

- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

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

#### 2.2.4.1.3 Bundesstraße 8 zwischen bestehender Bundesstraße 8 und Staatsstraße 2251.

##### 2.2.4.1.2.1 Verkehrslärberechnung

###### Ausgangsdaten

Die schalltechnischen Berechnungen (Band 1: Unterlage 11.1 bis 11.3a, Blatt Nr. 6) berücksichtigen folgende Eingangsgrößen:

- die geplante Straßengradiente,
- den an die Straße angrenzenden Geländeverlauf,
- die Verkehrsprognose von Professor Dr.-Ing. Kurzak für das Prognosejahr 2030 aus dem Jahr 2012 (Planfall mit Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. vgl. Band 1: Unterlage 11.1, Seite 4),
- die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von  $V_{zul.} = 100$  km/h für Pkw und  $V_{zul.} = 80$  km/h für Lkw,
- der Korrekturwert für den Fahrbahnbelag  $D_{StrO} = -2$  dB(A),
- den Regelquerschnitt RQ 10,5,
- die maximale Steigung von 3,5 %.

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

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

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

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen für die einzelnen Aus-, Neu- und Umbaumaßnahmen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planun-

terlagen (Band 3: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

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

#### 2.2.4.1.2.2 Ergebnis

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

Die vorgenommene Einstufung der einzelnen Gebiete entsprechend der Festlegungen rechtsbeständiger Bebauungspläne bzw. entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit ist den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen (Ordner 1: Unterlage 11.1, Kapitel 2), auf die verwiesen wird.

#### Verkehrslärmvorsorge

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

Das geplante Straßenbauvorhaben stellt zwischen dem Anschluss der bestehenden Bundesstraße 8 und der Staatsstraße 2251 einen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar, so dass die Voraussetzungen der wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV erfüllt sind.

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

#### 2.2.4.1.4 Staatsstraße 2251 (künftige Bundesstraße 8)

An der Staatsstraße 2251 sind keinerlei bauliche Eingriffe vorgesehen, so dass die 16. BImSchV nicht anwendbar ist.

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

Im vorliegenden Fall ist die Verkehrssteigerung von derzeit 1.200 Kfz/24 h auf 3.700 Kfz/24 h auf der bestehenden Staatsstraße 2251 zwischen dem neuen Kreisverkehrsplatz zur Anbindung an die Neubaustrecke der Bundesstraße 8 und dem bestehenden Kreisverkehrsplatz südlich von Seubersdorf i.d.OPf. beabsichtigte Folge des Projekts Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf.. Verkehre sollen gezielt an Seubersdorf i.d.OPf. vorbei über die künftige Bundesstraße 8 neu am Ortskern vorbei geführt werden.

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

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

- an einem Immissionsort außerhalb des Baubereichs auf Grund von Verkehrszuwächsen, die ursächlich auf dem geplanten Aus- oder Neubau beruhen, ein Lärmzuwachs von  $\geq 3$  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 ein. Wie dem Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 auf Seite 40 entnommen werden kann, führt das geplante Straßenbauvorhaben im weiteren Verkehrsnetz zu Verkehrsverlagerungen die einen Lärmzuwachs von  $\geq 3$  dB(A) (= Verdoppelung des Verkehrs) zur Folge haben.

Wie den Planunterlagen zu entnehmen ist (Band 1: Unterlage 11.3) wurden daher auch für die außerhalb des eigentlichen Neubaubereichs gelegenen Immissionsorte an der Staatsstraße 2251 Lärmberechnungen durchgeführt. Die genaue Bezeichnung der Immissionsorte und deren Lage ist den festgestellten Planunterlagen zu entnehmen (Band 1: Unterlage 11.1, Kapitel 5; Unterlage 11.3). 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, Urt. v. 17. März 2005 - 4 A 18/04 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44 S. 135) regelt. Wie die Berechnungen zeigen werden ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen an insgesamt 8 Immissionsorten die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten. Mit Durchführung der in den ursprünglich ausgelegten Unterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form einer 2,25 m hohen Lärmschutzwand zwischen Abschnitt St2251\_240\_1,146 und Abschnitt St2251\_240\_1,428 auf einer Länge von rd. 280 m konnten auch an diesen Immissionsorten die zulässigen Immissionsgrenzwerte - wenn auch z.T. nur knapp - eingehalten werden.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hinsichtlich der durch die Verkehrsverlagerungen verursachten Lärmbelastungen und der bereits erwähnten z.T. nur knapp eingehaltenen Immissionsgrenzwerte hat der Vorhabensträger die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen dahingehend ergänzt, dass er die Lärmschutzwand, beginnend am derzeitigen nördlichen Ende auf einer Länge von rd. 125,00 m in Richtung Süden von 2,25 m auf 3,00 m erhöht. Diese Wanderhöhung ist mit geringfügigen Mehrkosten verbunden, die unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit vertretbar sind. Die Lärmschutzwand wird auf der der Wohnbebau-

ung zugewandten Seite hochabsorbierend ausgeführt, um durch den Bahnverkehr verursachte Reflexionen auf die Wohnbebauung zu vermeiden.

Mit der geänderten Ausführung der Lärmschutzwand können an allen untersuchten Immissionsorten die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten werden. An einem Teil der Immissionsorte werden sogar die für Schulen, Krankenhäuser, Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht eingehalten bzw. weit unterschritten.

Der Vollständigkeit halber wird ergänzend noch angemerkt, dass der Vorhabensträger - außerhalb des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens - im Anschluss an die beschriebene Lärmschutzwand auch bereits den Berührungsschutz auf dem Unterführungsbauwerk der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg erneuert hat, der künftig lückenlos an die Lärmschutzwand anschließt und auch in lärmtechnischer Hinsicht positive Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung hat. Zusätzlich hat die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. in der Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 die Errichtung einer 65,00 m langen und 1,50 m hohen Lärmschutzwand im Anschluss an den Berührungsschutz auf der Bahnunterführung in Richtung Süden zugesichert. Diese Lärmschutzwand ist ebenso wie der Berührungsschutz auf der Brücke über die Bahnlinie nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens noch vorgesehenen Maßnahmen mit lärmtechnisch positiven Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung wurden vom Vorhabensträger bei den Lärmberechnungen nicht mit berücksichtigt.

#### 2.2.4.2 Außenwohnbereiche

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

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

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

#### 2.2.4.3 Schutz vor Baulärm

Die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 auf Seite 18 dieses Beschlusses findet ihre Rechtsgrundlage in Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG i.V.m. § 39 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG. Maßgeblich kann zur Beurteilung von nachteiligen Wirkungen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19. August 1970 abgestellt werden (BayVGh, Urteil vom 24. Januar 2011, DVBl 2011, 377). Ergänzend sind die Anforderungen aus der 32. BImSchV heranzuziehen (HessVGh, Urteil vom 17. November 2011, Az. 2 C 2165/09.T, juris).

#### 2.2.4.4 Schadstoffbelastung

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

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

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

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

#### 2.2.4.5 Bodenschutz

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

Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 BBodSchV ist das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen i. d. R. dann zu besorgen, wenn Schadstoffgehalte im Boden gemessen werden, die die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 BBodSchV überschreiten (Nr. 1), oder eine erhebliche Anreicherung von anderen Schadstoffen erfolgt, die (...) in besonderem Maße geeignet sind, schädliche Bodenveränderungen herbeizuführen (Nr. 2). Entsprechend den vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.2.4.4 ist nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht bzw. überschritten werden.

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

#### 2.2.5 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 Bestands- und Konfliktplan entnommen werden (Band 2: Unterlage 12.1 und Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1 bis 3).

##### 2.2.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 2.2.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

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

Gebiete zum Aufbau und zum Schutz des kohärenten, europäischen, ökologischen Netzes „NATURA 2000“-Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) nach der Richtlinie 92/43 EWG (FFH-Richtlinie) als auch besondere Schutzgebiete (Europäische Vogelschutzgebiete) nach der Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutzgebiete) – werden nicht berührt.

- 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

Amtlich kartierte Biotope liegen außerhalb des Untersuchungsraumes am nördlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. sowie östlich der Staatsstraße 2251 und werden damit vom Vorhaben nicht berührt. Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG wurden für das gesamte Plangebiet im Rahmen der vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplanung erhoben. Als nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützte Flächen wurde im Untersuchungsgebiet für das plangegenständliche Straßenbauvorhaben ein magerer Altgrasbestand auf dem Grundstück Fl.-Nr. 673, Gemarkung Seubersdorf ermittelt.

Diese Fläche, die vom Straßenbauvorhaben im Übrigen auch nicht berührt wird, ist in den festgestellten Planunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 3.2 und Unterlage 12.2, Blatt Nr. 2).

Nachdem keine gesetzlich geschützten Biotope überbaut oder beseitigt werden ist keine Ausnahme nach § 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG erforderlich.

Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und –gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume dürfen beeinträchtigt werden, weil insoweit überwiegend ein Ausgleich erfolgt und zudem die Maßnahmen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 auf Seite 40). Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt die ansonsten erforderlichen einzelnen Ausnahmen (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

#### 2.2.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

##### 2.2.5.1.2.1 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 er-

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

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

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

#### § 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe (vgl. nachfolgende Ziffer 2.2.5.3.1 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.

#### 2.2.5.1.2.2 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 ver-

botstatbestandsmäßige 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 2: Unterlage 12.4) – auf die Bezug genommen wird - dargestellt.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.2.5.3.2 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.

#### 2.2.5.1.2.3 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.

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

Zur Vermeidung und Minimierung möglicher Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch den Bau, die Anlage und den Betrieb der aktuellen Plantrasse wurden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung umfangreiche Maßnahmen entwickelt (Band 2: Unterlage 12.4 Kapitel 3).

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

- Rodungen im Trassenbereich der Neubaustrecke der Bundesstraße 8 und im Bereich des Ausbaus der bestehenden Bundesstraße nach RiStWag 2002 sowie Rückschnitt der Gehölze im Bereich der Lärmschutzwand der Staatsstraße 2251 finden außerhalb der Vogelbrutzeit statt.

Diese Maßnahme beinhaltet die auf die Fledermäuse bezogene Vermeidungsmaßnahme „Einschlag der betroffenen Gehölzbestände außerhalb der für Baumfledermäuse kritischen Sommerzeit (Fortpflanzungszeit)“.

- Verzicht auf straßenbegleitende Gehölzpflanzungen an der Neubaustrecke der Bundesstraße 8 in einem Abstand von 7,50 m bis 10,00 m, um das Befliegen des unmittelbaren Trassenbereiches durch Fledermäuse zu minimieren.
- Keine durchgehende Gehölzpflanzung am Südrand der Neubautrasse der Bundesstraße 8 parallel zum Waldrand um das Befliegen des unmittelbaren Trassenbereiches durch Fledermäuse zu minimieren.

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 5.2 bis 5.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Hinsichtlich der in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 beschriebenen geringfügigen Planänderungen sind hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange keine Verschlechterungen zu erwarten. Die erzwungene Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im Bereich des nunmehr vorgesehenen Kreisverkehrsplatzes zum Anschluss der bestehenden Bundesstraße 8 an die neue Ortsumgehung lässt hier sogar eher eine Verbesserung der Beeinträchtigungen erwarten.

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

§ 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

- die Fledermausarten Fransenfledermaus, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr, Wald- und Baumfledermaus sowie Gebäudefledermäuse;
- die Zauneidechse;
- die Vogelarten Baumpieper, Feldlerche, Waldkauz, Waldohreule, Mäusebussard, Turmfalke, Dorngrasmücke, Feldsperling und Goldammer

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

- die Fledermausarten Fransenfledermaus, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr, Wald- und Baumfledermaus sowie Gebäudefledermäuse;
- die Zauneidechse;
- die Vogelarten Baumpieper, Feldlerche, Waldkauz, Waldohreule, Mäusebussard, Turmfalke, Dorngrasmücke, Feldsperling und Goldammer

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 aus-

geschlossen werden können. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden somit bei Umsetzung der konfliktvermeidenden Maßnahmen nicht erfüllt.

§ 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

- die Fledermausarten Fransenfledermaus, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr, Wald- und Baumfledermaus sowie Gebäudefledermäuse;
- die Zauneidechse;
- die Vogelarten Baumpieper, Feldlerche, Waldkauz, Waldohreule, Mäusebussard, Turmfalke, Dorngrasmücke, Feldsperling und Goldammer

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.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG / Art. 12 FFH-RL / Art. 5 V-RL

Pflanzenarten nach Anhang IV FFH-RL sind vom Vorhaben nicht betroffen und im Wirkraum auch nicht zu vermuten.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Spezielle Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität betroffener Lebensräume, etwa sog. „CEF“-Maßnahmen sind nicht erforderlich.

#### 2.2.5.1.2.4 Ausnahmeerteilung

Da unter Berücksichtigung der konzipierten Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotsstatbestände nach § 44 BNatSchG durch das Vorhaben erfüllt werden, ist eine Prüfung der Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich. Auch eine Prüfung möglicher Planungsalternativen muss deshalb an dieser Stelle nicht erfolgen.

### 2.2.5.2 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 2: Unterlage 12.1 und Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1 bis 3). 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 2: Unterlage 12.1, 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.

### 2.2.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 2.2.5.3.1 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 unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

Die geplante Maßnahme umfasst die Errichtung einer neuen Straße sowie die Veränderung bestehender Verkehrsflächen in den Anschlussbereichen. Im westlichen Bereich bleibt der ursprüngliche Straßenverlauf bestehen, durch erforderliche Schutzmaßnahmen werden hier lediglich die Bankette und Böschungen umgebaut. Beim Bau werden Flächen versiegelt oder durch den Straßenkörper überbaut. Es entstehen neue Böschungen und Gräben sowie Anlagen zum Rückhalt des Oberflächenwassers der versiegelten Flächen (Rückhaltebecken und straßenbegleitende Entwässerungsgräben). In einem Teilabschnitt der Staatsstraße St 2251 mit einer Länge von ca. 275 m wird auf der westlichen Straßenböschung eine Lärmschutzwand zu den angrenzenden Siedlungsflächen hin errichtet.

Die Auswirkungen des Neubaus einer Ortsumgehung lassen sich unterscheiden in anlagen- und betriebsbedingte sowie durch den Baubetrieb verursachte Auswirkungen:

#### Anlagenbedingte Umwelteinwirkungen

- Flächenversiegelung, Verbrauch von Nutzflächen
- quantitative und qualitative Verluste von Vegetation
- Verluste der freilebenden Tierwelt

- Beeinträchtigung von Gebietszusammenhängen (Trennwirkung)
- kleinklimatische Veränderungen
- Beeinflussung des Boden- und Wasserhaushaltes
- Veränderung des Landschaftsbildes
- Rückschnitt von Gehölzbeständen

#### Betriebsbedingte Umwelteinwirkungen

- Schallimmissionen
- Schadstoffimmissionen (Staub, Abgase, Fahrbahn- und Reifenabrieb)
- Tausalzwirkung
- Erschütterungen

#### Baubedingte Störungen

- Temporäre Baustraßen, Oberbodenmieten, Baustelleneinrichtungen
- Lärm- und Abgasimmissionen

#### 2.2.5.3.2 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 2: Unterlage 12.1 und Unterlage Nr. 12.3, Blatt Nrn. 1 bis 3 und 5) verwiesen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

Minimierungs- bzw. Vermeidungsmaßnahmen:

Gegenüber der ursprünglich geplanten Trassenführung der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 aus den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts werden aufgrund des kürzeren Aus- bzw. Neubaaumfangs wesentlich weniger Flächen versiegelt.

Die Neubautrasse der Bundesstraße 8 verläuft am Waldrand. Die vom Vorhabens-träger durchgeführte Prüfung inwieweit durch eine alternative Trassenführung eine weitergehende Konfliktminderung erreicht werden kann, führte zu folgendem für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Ergebnis:

- Eine Trassenführung weiter nördlich im Wald würde die Eingriffe in den vorhandenen Waldrand zwar minimieren, es entstünde jedoch ein ökologisch wenig wertvoller „Waldstreifen“ zwischen neuer Straße und vorhandenem Waldrand. Der Konflikt mit nahrungssuchenden Fledermäusen wäre nicht geringer. Die Trasse würde zudem näher in Richtung des bekannten Vorkommens der Großen Hufeisennase rücken.
- Eine Ortsumgehungstrasse südlich vor der Waldfläche würde den vorhandenen Waldrand gleichermaßen entwerten. Eine Trassenvariante weiter südlich vor dem Wald würde auch zu keiner wesentlich geringeren Betroffenheit der Fledermäuse führen. Mopsfledermaus und Fransenfledermaus als waldbewohnende Arten wären potentiell zwar weniger betroffen, Zwergfledermaus und Großes Mausohr wären dagegen jedoch stärker betroffen.

Durch geringfügige Verschiebung der Trasse im Jahre 2006 nach Süden konnte die Trassenführung allerdings optimiert und der Waldverlust minimiert werden. Die Anpassungen an den Ausbau nach RiStWag 2002 wirken sich auf den Trassenverlauf nur unerheblich aus.

Mit den aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung vom Vorhabensträger vorgenommenen Planänderungen, die in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses näher beschrieben sind, konnten die durch das geplante Vorhaben verursachten Eingriffe zusätzlich geringfügig reduziert werden.

Die sich durch die Planänderungen ergebenden geringfügigeren Eingriffe lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Durch den Kreisverkehr und die damit erforderlichen Änderungen und Anpassungen im Wegenetz und an den Böschungsflächen führt zu einem Flächenmehrbedarf von 480 m<sup>2</sup>. Dem gegenüber ergibt sich durch nicht mehr erforderliche Weganschlüsse an land- und forstwirtschaftliche Flächen und Böschungsänderungen eine Reduzie-

zung des Flächenverbrauchs von 1.784 m<sup>2</sup>, so dass sich insgesamt eine Flächeneinsparung von ca. 1.300 m<sup>2</sup> ergibt.

Hinsichtlich der entsiegelten Fläche stehen den mit den Planänderungen verbundenen zusätzlichen Entsiegelungsflächen in einem Umfang von ca. 530 m<sup>2</sup> neu versiegelte Flächen in einem Umfang von ca. 160 m<sup>2</sup> gegenüber, so dass sich eine neu entsiegelte Fläche von 370 m<sup>2</sup> ergibt.

Durch die Verlegung eines Feld- und Waldweges (= Anschluss rückzubauende Bundesstraße 8 an die an den Kreisverkehr anzubindende bestehende Bundesstraße 8) kommt es zwar zu einem Verlust von Flächen, die bisher für Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen waren, gleichzeitig entstehen aber durch die Entsiegelung neue Flächen, die für Gestaltungsmaßnahmen genutzt werden können. Die geplanten Baumpflanzungen können jedoch weiterhin umgesetzt werden. Die Flächen für Gestaltungsmaßnahmen verringern sich in der Summe um ca. 170 m<sup>2</sup>.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme von Wald kommt es durch die Planänderungen zu einer Reduzierung der zu rodenden Flächen in einem Umfang von rd. 310 m<sup>2</sup>. Durch den zusätzlichen Kreisverkehr sowie die vorliegend angeführte Verlegung des Feld- und Waldweges ergeben sich zusätzliche Rodungsflächen in einem Umfang von rd. 160 m<sup>2</sup>, denen Reduzierungen von Rodungsflächen im Bereich des geänderten RiStWag-Ausbaus (Reduzierung der Abdichtungsbreite von 4,00 m auf mind. 2,00 m) in einem Umfang von rd. 480 m<sup>2</sup> gegenüberstehen.

Die näheren Einzelheiten der sich durch die geänderten Planunterlagen ergebenden geringeren Eingriffe in Natur und Landschaft können den festgestellten Planunterlagen entnommen werden (Band 2: Unterlage 12.1a). Von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde bestehen keine Einwendungen gegen die beabsichtigten Planänderungen.

Maßnahmen zum Schutz vor Verunreinigungen des Grundwassers v. a. im Bereich des Wasserschutzgebietes werden durch entsprechende Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen getroffen. Es kommt in diesem Bereich außerdem zu keiner wesentlichen Veränderung im Straßenverlauf.

Zum Schutz der Anwohner vor der erhöhten Lärmbelästigung, aufgrund des nach der Baumaßnahme erhöhten Verkehrsaufkommens auf der Staatsstraße 2251, wird entlang der direkt angrenzenden Wohnbebauung eine Lärmschutzwand errichtet, die aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung noch erhöht wurde. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der weiteren Maßnahmen zur Konfliktminderung im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wird auf die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.1.2.3 dieses Beschlusses beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen und die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 5.2 bis 5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

#### 2.2.5.3.3 Kompensationsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21. Juni 1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Den besonderen Anforderungen des Artenschutzes ist Rechnung getragen. Zum Teil erfolgt insoweit eine Kombination der Zwecke.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 4.5, Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1 bis 3), verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken, wobei - wie im Einzelnen nachfolgend noch ausgeführt - die sich durch die in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 beschriebenen Planänderungen ergebenden geringfügigeren Eingriffe in Natur und Landschaft (vgl. auch Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.2.5.3.2) nicht gesondert berücksichtigt wurden:

- Versiegelung von Waldflächen

Durch die Baumaßnahme werden Waldflächen mit überwiegend Fichtenbestand durch den Straßenverlauf, die Anschlussstellen sowie Anschlüsse an Seitenwege versiegelt.

- Rodung von Waldflächen, Verlust von Lebensräumen von Tier- und Pflanzenarten

Baubedingt müssen neben den versiegelten Flächen auch die Bereiche des Straßenkörpers (Böschungen, Entwässerungsgräben) sowie ein Arbeitsbereich von ca. 2,5 m nördlich und südlich der Bundesstraßentrasse gerodet werden. Südlich der Trasse würden teilweise zu kleine Waldrestflächen verbleiben, die nicht stand-sicher sind, sodass hier weitere Waldflächen wegfallen. Kleine Teilbereiche können jedoch erhalten werden. Die Auswirkungen auf geschützte Arten sind in der gesonderten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 2: Unterlage 12.4) dargelegt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Bereich des RiStWag-Ausbaus müssen aufgrund der erforderlichen Abdichtungsmaßnahmen jeweils schmale Streifen von bis zu 8 m Breite gerodet werden. Eine Wiederaufforstung ist hier – zur Gewährleistung der Abdichtungswirkung - nicht möglich.

- Verlust eines landschaftsbildprägenden Laubholzmantels

Im westlichen Bereich des Planungsgebiets besteht ein Laubholzmantel, östlich des bestehenden Regenrückhaltebeckens liegt eine kleine Laubwaldfläche. Diese Laubwaldränder und -bestände werden durch die Baumaßnahme zerstört oder beeinträchtigt. Da es sich um nur sehr kurze Abschnitte des sonst durch Fichtenforste geprägten Waldrandes handelt, kann hier nicht von einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung gesprochen werden. Auf eine zusätzliche Anpflanzung von Gehölzen südlich der Trasse wird nach dem Ergebnis der saP in Abwägung mit den allgemeinen landschaftsplanerischen Zielen verzichtet.

- Verlust landschaftsbildprägender Einzelbäume

Die südlich des geplanten Kreisverkehrs zum Anschluss der neuen Bundesstraße 8 an die Staatsstraße 2251 vorhandenen zwei landschaftsbildprägenden Bäume, die im Rahmen der Anpassung des Straßenverlaufs zur Fällung vorgesehen waren, mussten zwischenzeitlich aus Verkehrssicherheitsgründen bereits beseitigt werden. Die Kompensation des Verlustes dieser beiden Bäume ist daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und außerhalb dieses Verfahrens zu regeln.

- Versiegelung durch Neubau eines Waldweges

Durch die Baumaßnahme wird ein bisher bestehender, befestigter Waldweg unterbrochen. Deshalb wird ein neuer, mit wassergebundener Decke ausgebildeter Weg angelegt, der von der neu geplanten Straße zugänglich ist. Ein Teil des Waldes wird dadurch neu versiegelt. Auch diese Versiegelung wird ausgeglichen, wobei die sich aufgrund der vorgesehenen Planänderungen ergebende geringere Flächenversiegelung in einem Umfang von 107 m<sup>2</sup> nicht gesondert berücksichtigt wurde.

- Versiegelung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen durch den RiStWag-Ausbau

Aufgrund des Verlaufs der bestehenden Bundesstraße 8 im Wasserschutzgebiet der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. vom Baubeginn bis ca. Bau-km 0+960 sind Maßnahmen nach RiStWag 2002 erforderlich. Die gegen ein Versickern von Straßenoberflächenwasser abgedichteten Böschungs- und Grabenflächen sind als Versiegelung anzusehen und dementsprechend auszugleichen. Hiervon sind sowohl landwirt- wie auch forstwirtschaftliche Flächen betroffen. Durch die Reduzierung der Abdichtungsbreite von 4,00 m auf mind. 2,00 m auf westlicher Seite der Bundesstraße 8 zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780 (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses) kann der Umfang der versiegelten Fläche reduziert werden.

- Teilweiser Rückschnitt und Überfüllung von Baum-/Strauchhecken

Für den Bau der Lärmschutzwand im Bereich der Wohnbebauung an der Staatsstraße 2251 ist vorgesehen, einen 1,5 m breiten Streifen entlang der bestehenden Fahrbahnbefestigung nahezu eben aufzufüllen und darauf die Wandelemente zu errichten. Dadurch muss auch die Straßenböschung teilweise angepasst werden, wovon die vorhandenen Gehölzbestände betroffen sind. Im Rahmen der regelmäßigen Pflegemaßnahmen werden die für den Bau erforderlichen Gehölzflächen zurück geschnitten. Der Rückschnitt erfolgt dabei im unbedingt notwendigen Umfang. Auf den angepassten Böschungsf lächen kann sich wieder ein Heckenbestand entwickeln.

Baubedingte Lärm- und Abgasimmissionen lassen sich nur in eingeschränktem Umfang vermeiden. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2.1.2 und 2.1.3 in diesem Beschluss wird verwiesen.

Die betriebsbedingten Lärm- und Abgasimmissionen erhöhen sich im Bereich der neuen Neubaustraße der Bundesstraße 8 sowie auf dem Abschnitt der Staatsstraße 2251 östlich von Seubersdorf i.d.OPf. Hier wird zum Schutz der Bevölkerung entlang der direkt angrenzenden Wohnbebauung eine Lärmschutzwand errichtet. Auf

die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.4.1.4 und 2.2.5.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Ausgleichsbedarf für die betroffenen Strukturen und Funktionen des Naturhaushaltes, die Art der Beeinträchtigungen, die angewendeten Grundsätze, die Ausgleichsfaktoren und der jeweilige Ausgleichsflächenbedarf sind in den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 12.1, Tabellen 1 (Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich – Bundesstraße 8) und 3 (Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich – Staatsstraße 2251) detailliert dargestellt. Der Eingriff durch das Bauvorhaben Bundesstraße 8 „Nürnberg – Regensburg“, Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf., hat einen Kompensationsbedarf von insgesamt rd. 1,56 ha zur Folge. Wie bereits in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 1 dieses Beschlusses ausgeführt, wurden die sich aufgrund des Ergebnisses des Erörterungstermins vom Vorhabensträger vorgenommenen Planänderungen - hinsichtlich versiegelter Flächen ergebenden Reduzierungen aufgrund des geringen Umfangs bei der Ermittlung des Ausgleichsbedarfs nicht mehr gesondert in Ansatz gebracht, so dass sich hinsichtlich des Ausgleichsflächenbedarfs keine Änderungen ergeben. Nach Feststellung der Höheren Naturschutzbehörde ergibt sich kein über den bisherigen Umfang hinausgehender Kompensationsbedarf.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 5.3 und 5.4; Unterlage 12.3, Blatt Nrn. 1 bis 3 und 5) sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

➤ Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Ein Ausgleich des Eingriffs innerhalb des Planungsgebietes ist nicht möglich. Zum Ausgleich der versiegelten Waldflächen durch die Bundesstraßentrasse und den erforderlichen Ausbau des Waldwegenetzes wird daher auf zwei externen Flächen eine Erstaufforstung durchgeführt.

Kompensationsfläche A1

Es handelt sich dabei um eine derzeitige Ackerfläche auf dem Grundstück Flur-Nr. 168, Gemarkung Daßwang. Dieses Flurstück ist im Ökokonto der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. enthalten und dort zur Aufwertung als Streuobstwiese oder zur Gehölzentwicklung vorgesehen. Nach Angaben des Vorhabensträgers hat noch keine Aufwertung stattgefunden. Die Fläche grenzt an eine bestehende Waldfläche mit Funktionen für das Landschaftsbild (lt. Waldfunktionsplan) an.

Für den naturschutzrechtlichen Ausgleich und die Rodungen wird auf der Fläche ein Laubwald mit heimischen Gehölzen und gestuften Waldrändern angelegt. Abstandsflächen zu den Nachbargrundstücken sowie der angrenzenden Bundesstraße 8 werden als Extensivwiese angelegt.

Unter Berücksichtigung der Abstandsflächen ergeben sich folgende Größen der Ausgleichsfläche:

Grundstücksfläche	15.031 m <sup>2</sup>
davon voll anrechenbare Fläche außerhalb Beeinträchtigungszone der Bundesstraße 8	11.801 m <sup>2</sup>
davon zur Hälfte anrechenbare Fläche innerhalb Beeinträchtigungszone der Bundesstraße 8	3.230 m <sup>2</sup>
anrechenbare Ausgleichsfläche (naturschutzrechtlich)	13.416 m <sup>2</sup>
davon Aufforstungsfläche (für Waldausgleich volle Anrechnung)	15.031 m <sup>2</sup>

Tabelle 5: anrechenbare Ausgleichsfläche Kompensationsmaßnahme A1

Unter Berücksichtigung eines Kompensationsbedarfs von 1,56 ha ist somit noch eine weitere Kompensationsfläche von ca. 0,22 ha (1,56 ha – 1,34 ha = 0,22 ha) erforderlich, der mit der nachfolgend beschriebenen Kompensationsfläche A2 erbracht wird.

#### Kompensationsfläche A2

Im Gemeindegebiet von Seubersdorf i.d.OPf. wird derzeit im Rahmen einer anderen Baumaßnahme des Vorhabensträgers auf dem Grundstück Flur-Nr. 292, Gemarkung Eichenhofen eine Kompensationsfläche angelegt.

Dazu wird die bisherige Ackerfläche durch folgende Maßnahmen in naturschutzfachlicher Hinsicht aufgewertet:

- Begründung Laubwald gem. potentieller natürlicher Vegetation (Buche, beigemischt Eiche, Bergahorn, Linde)
- im Anschluss an den vorhandenen Wald durch Pflanzung (70-80% der Fläche) bzw. natürliche Sukzession
- (Anteil ca. 20 %, Sukzessionsflächen v.a. im Bereich gebuchteter Waldmantel sowie Innenlichtungen von mind. 100 qm)
- Pflanzung von Streuobst- Hochstämmen nach Kreissortenliste (z.B. Vogelkirsche)
- Ansaat artenreiches Grünland (Magerwiese, trocken) bzw. natürliche Begründung auf Teilflächen nach Oberbodenabtrag
- Einbringung von Strukturelementen für Zauneidechse und Schlingnatter wie Steinhäufen, Totholzhaufen
- Nach Möglichkeit Verwendung von autochthonen Gehölzen bzw. Saatgut

Der für die Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 noch benötigte Ausgleichsflächenbedarf von 0,22 ha kann auf dieser Fläche erbracht werden. Nach Abzug dieses Ausgleichsflächenbedarfs von 0,22 ha stehen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 292, Gemarkung Eichenhofen noch ca. 1,48 ha für andere Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung.

➤ Kompensationsmaßnahmen Landschaftsbild

Gesonderte Ausgleichsmaßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes sind nicht erforderlich. Mit den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes und den Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt wird das Landschaftsbild in der erforderlichen Weise neu gestaltet.

Daneben sind noch folgende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- Maßnahme G.1:

Ansaat einer Extensivrasenfläche im Bereich des Anschlusses an die bestehende Bundesstraße 8 sowie Einzelbaumpflanzungen außerhalb der Sichtfelder. Ziel ist die Einbindung der Straße in das Landschaftsbild.

- Maßnahme G2:

Ansaat einer Extensivrasenfläche im Bereich des östlichen Absetz- und Rückhaltebeckens sowie Einzelbaumpflanzungen außerhalb der Sichtfelder. Ziel ist die Einbindung der Straße in das Landschaftsbild.

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. Durch Planänderungen (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses) konnte der Eingriff in landwirtschaftlich genutzte Flächen nur geringfügig minimiert werden. Die sich dadurch verringernde versiegelte Fläche wurde daher nicht mehr gesondert in Ansatz gebracht, so dass sich hinsichtlich des Ausgleichsflächenbedarfs keine Änderungen ergeben.

Den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG kann nicht weitergehend Rechnung getragen werden. Die für die Kompensationsmaßnahmen erforderlichen Grundstücksflächen befinden sich bereits im Eigentum des Vorhabensträgers bzw. der öffentlichen Hand (Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.).

Die geplanten Kompensationsmaßnahmen A1 und A2 werden außerhalb des Plangebietes, aber innerhalb des betroffenen Naturraums „Mittlere Frankenalb“ durchgeführt. Die vorgesehenen Maßnahmen stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff und tragen dazu bei die durch das Straßenbauvorhaben verursachten und vorstehend näher beschriebenen Beeinträchtigungen der Funktionen des Naturhaushalts entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG auszugleichen bzw. zu ersetzen. Insgesamt ist somit festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung

der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht 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).

## 2.2.6 Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

### 2.2.6.1 Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern wie die Umgestaltung bzw. Verlegung von Gewässern III. Ordnung (§ 68 WHG), 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, Abschnitt IV, Ziffer 4 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.

Die Bundesstraße 8 verläuft vom Baubeginn bis ca. Bau-km 0+130 bzw. aufgrund der Querneigung der Bundesstraße 8 zum Wasserschutzgebiet hin nur bis ca. Bau-km 0+060 in der weiteren Schutzzone III und nachfolgend bis ca. Bau-km 0+960 in der engeren Schutzzone II des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.. Der Ausbau der Bundesstraße 8 erfolgt daher in diesen Bereichen nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002). Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Im Bereich der weiteren Schutzzone III von Bau-km 0+000 bis 0+060 (Westseite) bzw. 0+130 (Ostseite) mit Zuordnung zur Stufe 2 nach Tabelle 3 der RiStWag 2002:

- Anordnung von passiven Schutzeinrichtungen im Dammbereich;
- Ausbildung standfester Bankette (falls noch nicht vorhanden);

- Breitflächige Versickerung des anfallenden Oberflächenwasser über Bankette und bewachsene Böschungen mit einer Oberbodenstärke von mind. 0,20 m im Versickerungsbereich (falls noch nicht vorhanden).

Im Bereich der engeren Schutzzone II ab Bau-km 0+060 (Westseite ) bzw. 0+130 (Ostseite) bis Bau- km 0+920 (Ostseite) bzw. 0+960 (Westseite):

- Anordnung von passiven Schutzeinrichtungen im Dammbereich;
- Aufweitung des Banketts im Dammbereich auf mind. 2,50 m;
- Dichte Befestigung der Bankette mit Asphaltdecke bis zur Schutzeinrichtung bzw. mind. 1,5 m breit;
- Abdichtung der Dammböschungen, Mulden und des anschließenden Geländes bis 4,00 m (ab Mitte der Mulde). Zur Schonung des bestehenden Waldrandes auf der westlichen Seite der Bundesstraße 8 wird in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780 die Abdichtungsbreite von 4,00 m auf mindestens 2,00 m (ab Mitte der Mulde) reduziert wird;
- Neigung des abgedichteten Geländestreifens mit mind. 10 % zur Mulde hin;
- Sammlung des auf der Verkehrsfläche anfallenden Oberflächenwassers über Hochborde und Straßenabläufe;
- Herausleiten des gesamten gesammelten Niederschlagswasser aus der engeren Schutzzone II über ein Absetzbecken in die Versickeranlagen 1 bzw. 2.

Nachdem das Vorhaben nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002) ausgeführt wird kann das Straßenbauvorhaben unter Berücksichtigung der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4.1 formulierten Auflagen im Bereich des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. verwirklicht werden.

#### Fazit

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für die Errichtung von Anlagen an Gewässern, den Ausbau von Gewässern, Straßenbau 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 steht bei Beachtung der festgelegten Benutzungsbedingungen und Auflagen unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 des Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Die Stel-

lungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg wurde berücksichtigt. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen wird verwiesen.

#### 2.2.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das Niederschlagswasser der Fahrbahn wird über eine ausreichende Querneigung von mindestens 2,5 % über das Bankett zur Außenseite abgeführt. In Streckenabschnitten mit ausreichend hoher Dammlage wird das anfallende Oberflächenwasser der Bundesstraße 8 über die Böschung gereinigt bzw. versickert. Dabei wird das Niederschlagswasser zuerst über eine belebte Bodenzone (bewachsene Oberbodenschicht von 20 cm) vorgereinigt und dann über die Straßendammböschung bzw. weiter in einer Dammfußmulde bzw. Graben versickert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

Im überwiegenden Teil des Streckenverlaufes wird das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn jedoch über Mulden, Gräben bzw. Rohrleitungen gesammelt. Da im näheren Umfeld der geplanten Baumaßnahme keine geeigneten Vorfluter vorhanden sind, wird das Straßenabwasser über insgesamt drei Versickeranlagen versickert. Die qualitative Behandlung des gesammelten Oberflächenwassers erfolgt über vorgeschaltete Absetzbecken.

Im Bereich des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. werden Schutzmaßnahmen entsprechend den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002)“ durchgeführt. Da in Zone II keine Versickerung zulässig ist, wird das Wasser aus diesem Schutzgebiet herausgeleitet und den außerhalb liegenden Absetz- und Versickerbecken zugeführt.

Die geplante Straßenentwässerung ist in den festgestellten Planunterlagen beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlage 1, Kapitel 4.5; Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 bis 3; Unterlage 7.2; Unterlage 8.1 bis 8.4; Band 2: Unterlage 13.1 bis 13.3). 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.

#### 2.2.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in geringem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft nicht durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (Anschnidungen) 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 10,63 ha (9,93 ha = Bundesstraße 8 + 0,70 ha für Staatsstraße 2251) Fläche benötigt. Auf die Belange der Landwirtschaft wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG so weit wie möglich Rücksicht genommen. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden wurden nicht in Anspruch genommen. Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, erreicht werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg 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 definitiv ausgeschlossen werden.

#### 2.2.8 Sonstige öffentliche Belange

##### 2.2.8.1 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.

#### 2.2.8.2 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 dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG, sowohl hinsichtlich der 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 erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

### 2.2.8.3 Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst bzw. ist gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG nicht gesondert erforderlich.

Die Erlaubnis zur Rodung ist zu erteilen, sofern keine Versagungsgründe gemäß Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG vorliegen. Die Abs. 4 bis 7 sind im Planfeststellungsverfahren sinngemäß zu beachten.

Auch die Aufforstung nicht forstlich genutzter Grundstücke mit Waldbäumen durch Saat oder Pflanzung bedarf gem. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG der Erlaubnis, die im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erteilt wird.

Eine Ersatzaufforstung auf bislang nicht forstlich genutzten Flächen, die als Auflage in einer Rodungserlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG oder in einer Satzung, Planfeststellung, Genehmigung und sonstigen behördlichen Gestattung auf Grund anderer Gesetze vorgesehen ist, bedarf keiner gesonderten Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG. Im Rahmen dieser Verfahren ist jedoch zu prüfen, ob die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG gegeben sind.

Schutz- oder Bannwälder sind vom Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Im Zuge der plangegegenständlichen Baumaßnahme müssen Wälder mit folgenden Funktionen nach Waldfunktionsplan gerodet werden:

Lage der Rodungsflächen	Umfang der Rodung	Wald mit besonderer Bedeutung lt. Waldfunktionsplan für
„Große Bockslohe“ gesamter Bauabschnitt	3,47 ha	Wasserschutz, Landschaftsbild
„Große Bockslohe“ Bereich Abzweigung alte B8	0,54 ha	Wasserschutz, Landschaftsbild, Schutz von Verkehrswegen
„Große Bockslohe“ RiStWag-Ausbau beste- hende B8	0,04 ha	Wasserschutz, Landschaftsbild, Schutz von Verkehrswegen
„Öschenberg“ Bereich Kreisverkehr bei Anschluss an ST 2251	0,04 ha	---
Gesamtsumme:	4,09 ha	

Tabelle 6: Zusammenstellung der Rodungsflächen

Die Rodung von insgesamt 4,09 ha Wald ist nicht zu vermeiden. Der nunmehr gegenüber den ausgelegten Planunterlagen (4,12 ha) geringere Rodungsumfang von 0,03 ha ergibt sich aus den in vorstehender Ziffer 2.2.5.3.2 angeführten Gründen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan vom 15. November 2012 (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 6) waren zur Sicherung des Waldes bei den Kompensationsmaßnahmen waldbauliche Maßnahmen in einem Umfang von insgesamt 1,09 ha vorgesehen. Damit verringerte sich der Waldverlust auf rd. 3 ha.

In seiner Stellungnahme vom 13. März 2013 hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaften und Forsten Regensburg – Bereich Forsten - als zuständige Fachbehörde darauf hingewiesen, dass aus Sicht der Fachbehörde der geplante Ausgleich für die zu rodenden Waldflächen nicht genügt und ein zusätzlicher Ausgleich in Form von Ersatzaufforstungen erforderlich ist.

Das bayerische Waldgesetz verlangt zwar grundsätzlich die Erhaltung des Waldes. Die staatlichen Behörden haben dies bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen. Dennoch ist eine Rodungserlaubnis hier aus Gründen des Allgemeinwohls geboten und die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten geforderte Ersatzaufforstung in einem Umfang 1:1 nicht zwingend vorgeschrieben. Entsprechend der nunmehr den festgestellten Unterlagen zugrundeliegenden landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 2: Unterlage 12.1TA, Kapitel 6) sind aber in Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg sowie der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. waldbauliche Maßnahmen in einem Umfang von insgesamt 1,5 ha auf der Kompensationsfläche A1 vorgesehen. Im Anhörungsverfahren haben sich die Forstverwaltung und der Vorhabensträger außerdem darauf verständigt, dass außerhalb dieses Verfahrens und in Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Neumarkt i.d.OPf. auf den Grundstücken Fl.-Nr. 378, Gemarkung Schnufenhofen, Fl.-Nr. 234, Gemarkung Daßwang und Fl.-Nr. 135, Gemarkung Seubersdorf Erstaufforstungen in einem Umfang von ca. 2,60 ha vorgenommen werden. Die näheren Einzelheiten hierzu werden in gesonderten privatrechtlichen Verträgen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Wir können den Neubau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses.

ses. Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

In Fällen, in denen aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohls die Aufforstung geboten ist, haben nach Art. 16 Abs. 5 BayWaldG die Eigentümer und Nutzungsberechtigten die Aufforstung zu dulden. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Wohls liegen hier vor. Insoweit wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### 2.3 Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände

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

- Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Neumarkt i.d.OPf.
- Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Regionaler Planungsverband Regensburg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Telekom AG - Technik GmbH

Von den genannten Behörden und Verbänden wurden keine Einwendungen erhoben bzw. es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Vorhabensträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zu den Erörterungsterminen am 25. und 26. März 2014, auf die Roteintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitte III und 0) wird verwiesen.

#### 2.3.1 Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.

Die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. hat mit Schreiben vom 26. März 2013 ausführlich zu den Planunterlagen vom 15. November 2012 Stellung genommen.

Zu den in der Stellungnahme angeführten Aspekten wird entsprechend der Nummerierung der Stellungnahme vom 26. März 2013 folgendes festgestellt:

1. Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabensträger seine Planungen bezüglich des Anschlusses der bestehenden Bundesstraße 8 an die neue Ortsumgehung überarbeitet. Die Forderung der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. anstelle der Einmündung einen Kreisverkehrsplatz vorzusehen wird damit erfüllt. Auf die festgestellte Planunterlagen wird verwiesen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1T).

2. Einmündung der Velburger Straße in die Staatsstraße 2251
3. Lärmschutz auf der Brücke über die Bahnlinie
4. Kreuzung Krappenhofer Straße mit der Staatsstraße 2251

In den Punkten 2. bis 4. werden Bereiche angesprochen, die

- außerhalb des Planfeststellungsabschnittes liegen,
- nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren stehen

und daher nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sein können. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

5. Die Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak vom 26. April 2012 kommt zu dem Ergebnis, dass mit der geplanten Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. der Verkehr auf der Bundesstraße 8 nicht über das Maß der allgemeinen Verkehrsentwicklung hinaus zunehmen wird.

Infolge der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. wird sich nach Feststellung des Verkehrsgutachters auch kein weiterer „Mautausweichverkehr“ von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 verlagern. Bei den im Rahmen der Erstellung der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Erhebungen wurden in der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. nur rd. 30 Lkw und Lastzüge erfasst, die die Kriterien für Mautausweichverkehr erfüllen (Lkw > 12 to; Fahrtweite > 70 km). Dabei ist die Bahnunterführung Nürnberger Straße von rd. 85 % des Schwerverkehrs befahrbar. Entsprechend den Ausführungen des Verkehrsgutachters ist die Bundesstraße 8 auch künftig im Abschnitt zwischen den Autobahnanschlussstellen Nittendorf und Neumarkt i.d.OPf. bzw. Feucht keine attraktive Alternativroute zur Bundesautobahn A 3. Die Zeitverluste infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit auf der z. T. kurvigen und bergigen Bundesstraße 8 (insbesondere am Deininger Berg) und in den Ortsdurchfahrten (u. a. Deining, Daßwang, Willenhofen, Hohenschambach, Deuerling, Pollenried) seien auch nach dem Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. – mit Versatz über die heutige Staatsstraße 2251 und nunmehr 3 Kreisverkehren – so hoch, dass mit keiner zusätzlichen Verlagerung von Schwerverkehr von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 gerechnet werden müsste. Auch in der Ortsdurchfahrt Daßwang werde der Schwerverkehr ebenfalls nicht über das Maß der allgemeinen Verkehrsentwicklung hinaus zunehmen. Wie der Verkehrsgutachter ausführt war an der amtlichen DTV-Zählstelle bei Daßwang nach Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen auf der Bundesstraße 8 keine Zunahme im Schwerverkehr festzustellen (DTV-SV 2000:

304 Lkw und Busse/Tag, DTV-SV 2005: 298 Lkw und Busse/Tag, DTV-SV 2010: 298 Lkw und Busse/Tag).

Bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak handelt es sich um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

Die Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 führt an den baulich unveränderten Teilen der Bundesstraße 8 somit zu keinen Verkehrssteigerungen die zu wesentlichen Lärmzuwächsen führen. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses besteht somit kein Anspruch auf Lärmschutz an der Bundesstraße 8 außerhalb des Baubereichs.

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). Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind wegen der eindeutigen Rechtslage zurückzuweisen.

6. Bezüglich der Beseitigung von Fahrbahnschäden innerhalb der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. durch den Vorhabensträger wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 verwiesen.
7. Unabhängig von der Tatsache, dass verkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, liegt die Ortsdurchfahrt von Daßwang außerhalb des Planfeststellungsbereichs und sind daher die geforderten verkehrstechnischen Maßnahmen - wie z.B. eine Druckknopfampel - nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.
8. Bezüglich der Ausführungen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. zur Eichenhofer Siedlung, wird um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4, zu vorstehender Ziffer 5 und die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 verwiesen.

Bezüglich der bemängelten Berücksichtigung der möglichen Auswirkungen des von der Bundesbahn verursachten Lärms ist folgendes festzustellen:

Die Eichenhofener Siedlung liegt an der Staatsstraße 2251 und somit außerhalb des Baubereichs. Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses, finden daher die 16. BImSchV und die darin genannten Grenzwerte 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. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV ist nur auf die zusätzlichen durch den neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege ist nicht zu berücksichtigen.

Der Vorhabensträger hat aber zugesichert, die im Bereich der Eichenhofener Siedlung vorgesehenen Lärmschutzwände auf der der Bahn zugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen um Reflexionen des durch den Bahnverkehr verursachten Lärms zu vermeiden. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

2.3.2 Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.

Das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. hat mit Schreiben vom 7. März 2013 zum Vorhaben Stellung genommen. Von Seiten des Sachgebietes Bauamt wurden gegen das Vorhaben keine Einwendungen erhoben.

Das Sachgebiet Wasserrecht hat auf die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg verwiesen, da das Wasserschutzgebiet der Brunnen I, II und III der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. betroffen ist. Die vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg diesbezüglich vorgeschlagenen Auflagen und Bedingungen sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4).

Die Untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 7. März 2013 auf die standortbedingten Schwierigkeiten hinsichtlich der Entwicklung einer artenreichen „Extensivwiese“ auf dem als Kompensationsfläche A1 vorgesehenen Grundstück Fl.-Nr. 168, Gemarkung Daßwang verwiesen. Anstelle der Entwicklung einer „Extensivwiese“ ist nunmehr eine Laubwaldaufforstung auf der gesamten Grundstücksfläche in einem Umfang von 1,50 ha vorzunehmen. Laut Mitteilung vom 14. November 2014

besteht von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde mit dieser Vorgehensweise Einverständnis.

Fazit:

Die Forderungen des Landratsamtes Neumarkt i.d.OPf. werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

2.3.3 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg

Mit Schreiben vom 13. März 2013 haben die Bereiche Landwirtschaft und Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg zum geplanten Straßenbauvorhaben Stellung genommen.

Bereich Landwirtschaft:

Bezüglich der geforderten Verbreiterung der zur Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke erforderlichen öffentlichen Feld- und Waldwege auf eine Breite von 3,50 m bis 4,00 m wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 verwiesen. Die in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern vorgenommenen Änderungen bezüglich des Anschlusses des öffentlichen Feld- und Waldweges BwVz. lfd. Nr. 106 an die bestehende Bundesstraße 8 (künftige Gemeindestraße) einschließlich der Neufestlegung des Endes dieses Weges in Etwa an der gemeinsamen Grenze der Grundstücke Fl.-Nrn. 1133 und 1133/8, jeweils Gemarkung Batzhausen kann den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1) entnommen werden.

Bereich Forsten:

Die in den ausgelegten Planunterlagen vorgesehene Aufforstungsfläche in einem Umfang von 1,09 ha war nach Feststellung des Bereiches Forsten nicht ausreichend, so dass aus seiner Sicht ein zusätzlicher Ausgleich in Form von Ersatzaufforstungen erforderlich war um einen Ausgleich im Verhältnis 1:1 zu erreichen.

Durch die in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses beschriebenen Planänderungen konnte der Eingriff in Waldflächen geringfügig minimiert werden. Darüber hinaus sind nunmehr unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3 dieses Beschlusses Aufforstungen in einem Umfang von 1.50 ha auf der Kompensationsfläche A1 (Band 2: Unterlage 12.3, Blatt Nr. 5) vorgesehen. Zusätzlich haben sich der Vorhabensträger und die Forstverwaltung darauf verständigt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf den Grundstücken

- Fl.-Nrn. 378, Gemarkung Schnufenhofen
- Fl.-Nr. 234, Gemarkung Daßwang und
- Fl.-Nr. 135, Gemarkung Seubersdorf i.d.OPf.

Erstaufforstungen in einem Umfang von rd. 2,60 ha vorzunehmen. Die näheren Einzelheiten hierzu werden außerhalb dieses Verfahrens in gesonderten privatrechtlichen Vereinbarungen geregelt. Der Waldflächenverlust wäre somit vollständig ausgeglichen. Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg besteht mit diesen Aufforstungsflächen Einverständnis. Auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.2.8.3 sowie die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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.

Die von Seiten des Bereiches Forsten vorgeschlagene Verschiebung der Trasse der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 8 nach Süden wurde vom Vorhabensträger unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3.2 geprüft.

Eine Ortsumgehungstrasse südlich vor der Waldfläche würde demnach den vorhandenen Waldrand gleichermaßen entwerten. Eine Trassenvariante weiter südlich vor dem Wald würde auch zu keiner wesentlich geringeren Betroffenheit der Fledermäuse führen. Mopsfledermaus und Fransenfledermaus als waldbewohnende Arten wären potentiell zwar weniger betroffen, Zwergfledermaus und Großes Mausohr wären dagegen jedoch stärker betroffen.

Unabhängig von der artenschutzrechtlichen Problematik einer weiter im Süden geführten Ortsumgehungstrasse, hätte eine solche Linienführung zur Folge, dass

- nicht unerhebliche Eingriffe in Privatgrundstücke erforderlich würden;
- Grundstücke durchschnitten werden und unwirtschaftliche Restgrundstücke verbleiben und
- die Straßentrasse an die Wohnbebauung heranrücken würde und somit entsprechende Lärmbeeinträchtigungen zu erwarten sein werden.

Unter Berücksichtigung der vorstehend aufgeführten Nachteile und nachdem der Waldsaum durch die vom Vorhabensträger zugesicherte Unterpflanzung des Waldrandes (vgl. auch Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3 dieses Beschlusses) wieder herstellbar ist, wurde vom Vorhabensträger eine Ortsumgehungsvariante weiter südlich des bestehenden Waldes zu Recht nicht weiter verfolgt.

Fazit:

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

2.3.4 Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband hat mit Schreiben vom 13. März 2013 zum Vorhaben Stellung genommen.

Hinsichtlich des vom Bayerischen Bauernverband angesprochenen Verbrauchs landwirtschaftlicher Flächen ist festzustellen, dass das Vorhaben lediglich in geringem Umfang Flächen beansprucht, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft nicht durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (Anschneidungen) betroffen. Für das geplante Vorhaben werden keine Flächen mit besonderer Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung in Anspruch genommen, so dass diese Beeinträchtigungen soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich sind, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Mit den in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 beschriebenen Planänderungen kann der Eingriff geringfügig reduziert werden. Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3.3 dieses Beschlusses) ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg wurden gegen das Bauvorhaben keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Die Breite der vom Bayerischen Bauernverband explizit angesprochenen Wege wurde vom Vorhabensträger mit den betroffenen Grundstückseigentümern abgestimmt. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1T und 2T) wird verwiesen. Die Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 1133, 1133/7 und 1133/8, jeweils Gemarkung Batzhausen haben sich gegen eine Verbreiterung des Weges BwVz. lfd. Nr. 106 ausgesprochen, da er nur selten genutzt wird und eine Neufestle-

gung des Endes dieses Weges in etwa an der gemeinsamen Grundstücksgrenze der Fl.-Nrn. 1133 und 1133/8, jeweils Gemarkung Batzhausen gefordert. Dieser Forderung ist der Vorhabensträger unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen nachgekommen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1T).

Bezüglich der Vermeidung negativer Beeinträchtigungen von Nachbarbeständen durch die Rodung von Waldflächen kann durch die Reduzierung der Abdichtungsbreite im Bereich des RiStWag-Ausbaus von 4,00 m auf mind. 2,00 m zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780 der bestehende Waldrand auf westlicher Seite der Bundesstraße 8 geschont werden. Auf Anregung der Forstverwaltung haben wir zudem eine entsprechende Unterpflanzung angeschnittener Waldränder zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3 dieses Beschlusses). Etwaige dennoch auftretende Windwurfschäden können im Rahmen des Grunderwerbs von Vorhabenssträger angemessen entschädigt werden.

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.

Fazit:

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

2.3.5 Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (im weiteren Verlauf mit Bund Naturschutz bezeichnet) hat mit Schreiben vom 28. März und 5. April 2013 zu den Planunterlagen vom 15. November 2012 ausführlich Stellung genommen. Nachdem die Stellungnahme vom 5. April 2013 eine Ergänzung der Stellungnahme vom 28. März 2013 ist und die im Schreiben vom März 2013 vorgetragenen Einwendungen und Bedenken auch Gegenstand der Stellungnahme vom April 2013 sind, beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf die Stellungnahme vom 5. April 2013.

Zu den erhobenen Einwendungen und Bedenken wird folgendes festgestellt, wobei die Gliederung der Stellungnahme vom 5. April 2013 zum besseren Verständnis weitgehend übernommen wird:

1. *Grundsätzliches*

Mit dem am 17. Dezember 2006 in Kraft getretenen Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren bei Infrastrukturmaßnahmen wurden auch die Beteili-

gungsrechte der anerkannten Naturschutzvereine modifiziert. Demnach erfolgt die Beteiligung der bei Planfeststellungen nach dem Bundesfernstraßengesetz nach wie vor zu beteiligenden anerkannten Naturschutzverbände – wozu auch der Bund Naturschutz zählt – ausschließlich durch ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Eine unmittelbare Information durch ein individuelles Schreiben an die anerkannten Naturschutzvereine ist nicht mehr vorgesehen. Hiervon wurde auch der Bund Naturschutz mit Schreiben des damaligen Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz vom 15. Januar 2007 entsprechend informiert.

Von Seiten des Bund Naturschutz wird außerdem gerügt, dass die öffentliche Auslegung der Unterlagen außerhalb der Vegetationsperiode erfolgt ist. Dadurch seien insbesondere eine detaillierte Ermittlung und Beurteilung der zu erwartenden Eingriffe, wie auch die naturschutzfachliche Prüfung der in den Planunterlagen vorgenommenen Eingriffsermittlung und -bewertung kaum möglich gewesen.

Diesen Vorwurf weisen wir insoweit zurück, als uns der Vorhabensträger die Planunterlagen mit Schreiben vom 14. Dezember 2012 zugesandt hat und ein Zuwarten bis zur Vegetationsperiode eine erhebliche Überschreitung der Frist des Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bedeutet hätte.

Die Forderung des Bund Naturschutz das Verfahren auszusetzen und eine erneute Stellungnahme während der Vegetationsperiode zu ermöglichen wird daher zurückgewiesen.

## 2. *Raumordnerische & übergeordnete Zielvorgaben*

### Regionalplan

Im Verfahren wurden sowohl der zuständige Regionale Planungsverband Regensburg wie auch das für Fragen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung zuständige Sachgebiet 24 der Regierung der Oberpfalz beteiligt.

Von Seiten des Regionalen Planungsverbandes Regensburg wurde dabei festgestellt, dass das Planvorhaben zur Umfahrung des Ortszentrums von Seubersdorf i.d.OPf. und insbesondere der höhen- und breitenbeschränkten Bahnunterführung am nördlichen Ortsausgang von Seubersdorf i.d.OPf. durch die Festlegungen in B IX 3.3.3 des Regionalplans, wonach zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation Ortsumgehungen geschaffen werden sollen, mitgetragen wird.

Das geplante Bauvorhaben dient der Beseitigung einer seit langem bestehenden Engpasssituation im Zuge der Bundesstraße 8, die nur umwegig umfahren werden kann. Mit der Plantrasse werden nach Feststellung des Regionalen Planungsverbandes Regensburg keine konkurrierenden Gebietsfestlegungen des Regionalplans berührt.

Nach den Gesichtspunkten, die der Regionalplanung zugrunde liegen, wurden daher von Seiten des Regionalen Planungsverbandes Regensburg gegen das plangegegenständliche Planungsvorhaben keine Bedenken erhoben.

Die Frage warum die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Regionalplan nicht explizit aufgeführt ist, 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 Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 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. Dies steht aber in keinsten Weise im Widerspruch zu den Festlegungen in B IX 3.3.3 des Regionalplans.

Bezüglich der Anmerkungen zu B XI 3.2 ist festzustellen, dass die bestehende Bundesstraße 8 bereits derzeit vom Baubeginn bis ca. Bau-km 0+130 bzw. aufgrund der Querneigung der Bundesstraße 8 zum Wasserschutzgebiet hin nur bis ca. Bau-km 0+060 in der weiteren Schutzzone III und nachfolgend bis ca. Bau-km 0+960 in der engeren Schutzzone II des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. verläuft. Der Ausbau der Bundesstraße 8 erfolgt daher in diesen Bereichen nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002). Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Im Bereich der weiteren Schutzzone III von Bau-km 0+000 bis 0+060 (Westseite) bzw. 0+130 (Ostseite) mit Zuordnung zur Stufe 2 nach Tabelle 3 der RiStWag 2002:

- Anordnung von passiven Schutzeinrichtungen im Dammbereich;
- Ausbildung standfester Bankette (falls noch nicht vorhanden);

- Breitflächige Versickerung des anfallenden Oberflächenwasser über Bankette und bewachsene Böschungen mit einer Oberbodenstärke von mind. 0,20 m im Versickerungsbereich (falls noch nicht vorhanden).

Im Bereich der engeren Schutzzone II ab Bau-km 0+060 (Westseite ) bzw. 0+130 (Ostseite) bis Bau- km 0+920 (Ostseite) bzw. 0+960 (Westseite):

- Anordnung von passiven Schutzeinrichtungen im Dammbereich;
- Aufweitung des Banketts im Dammbereich auf mind. 2,50 m;
- Dichte Befestigung der Bankette mit Asphaltdecke bis zur Schutzeinrichtung bzw. mind. 1,5 m breit;
- Abdichtung der Dammböschungen, Mulden und des anschließenden Geländes bis 4,00 m (ab Mitte der Mulde). Zur Schonung des bestehenden Waldrandes auf der westlichen Seite der Bundesstraße 8 wird in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780 die Abdichtungsbreite von 4,00 m auf mindestens 2,00 m (ab Mitte der Mulde) reduziert wird;
- Neigung des abgedichteten Geländestreifens mit mind. 10 % zur Mulde hin;
- Sammlung des auf der Verkehrsfläche anfallenden Oberflächenwassers über Hochborde und Straßenabläufe;
- Herausleiten des gesamten gesammelten Niederschlagswasser aus der engeren Schutzzone II über ein Absetzbecken in die Versickeranlagen 1 bzw. 2.

Nachdem das Vorhaben nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002) ausgeführt wird, können somit mit dem geplanten Bauvorhaben - entgegen der vom Bund Naturschutz vertretenen Auffassung – sehr wohl die hinsichtlich der Festlegungen in B XI 3.2 des Regionalplans angestrebten Verbesserungen der Abwasserverhältnisse verwirklicht werden. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.6 sowie die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### Landesentwicklungsprogramm

Das für Fragen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung zuständige Sachgebiet 24 der Regierung der Oberpfalz hat hierzu festgestellt, dass die Bundesstraße 8 als überregional bedeutsame Entwicklungsachse gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (Ziel A II 3 i.V.m. Anhang 3 „Strukturkarte“) das mögliche Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf. mit dem Oberzentrum Regensburg verbindet. Gemäß Landesentwicklungsprogramm (G) B V 1.1.1 ist anzustreben, dass die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und Kom-

munikation umweltschonend gewährleisten, insbesondere durch [...] Optimierung des Verkehrsablaufs [...]. Beim Verkehrswegeaus- und -neubau sowie der Verkehrsbedienung sollen Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden (LEP (Z) B V 1.1.6).

Durch die Maßnahme wird geringfügig in land- und forstwirtschaftliche Flächen eingegriffen. Sofern die Belange der Wasserwirtschaft, der Land- und Forstwirtschaft sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausreichend berücksichtigt sind, bestanden aus landesplanerischer Sicht keine Bedenken gegen die Maßnahme.

Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg, das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Regensburg sowie die Höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung der Oberpfalz und die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. wurden als zuständige Fachbehörden für diese Fragen am Verfahren beteiligt. Von Seiten dieser Fachbehörden wurden gegen das Vorhaben keine Bedenken erhoben bzw. wurde den Forderungen durch Zusagen des Vorhabens-trägers und Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3 und die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 2, 4, 5 und 7 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die geplante Ortsumgehung Seubersdorf verlässt die Bestandstrasse der Bundesstraße 8 nordwestlich von Seubersdorf i.d.OPf. und wird am Südrand des Waldstücks „Große Bockslohe“ entlanggeführt. Nach ca. 1 km neu zu errichtender Trasse trifft sie auf die Staatsstraße 2251. Neben dem Neubauabschnitt wird die bestehende Bundesstraße 8 zwischen Batzhausen und Seubersdorf i.d.OPf. im Bereich des Verlaufs im Wasserschutzgebiet ertüchtigt.

Vor dem Hintergrund der gewählten Trassenführung für die Ortsumgehung kann eine Minimierung der Eingriffslänge bei gleichzeitig größtmöglicher Entlastung von Seubersdorf i.d.OPf. vom überörtlichen Verkehr erreicht werden. Die Auffassung des Bund Naturschutz, dass die Planung in eklatantem Widerspruch zu einer Vielzahl raumordnerischer Zielvorgaben des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2006 und des Regionalplans Regensburg steht, wird von Seiten des für Fachfragen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung zuständigen Sachgebiet 24 der Regierung der Oberpfalz nicht geteilt.

Für die Planfeststellungsbehörde sind daher keine Gründe erkennbar weshalb der Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 den Vorgaben, Zielsetzungen, Grundsätzen und Vorgaben der Raumordnung

und Landesplanung oder gar des Art. 141 der Bayerischen Verfassung widersprechen sollte. Die diesbezüglichen Einwendungen des Bund Naturschutz werden daher zurückgewiesen.

### 3. *Begründung und Rechtfertigung des Vorhabens*

Einleitend wird hier auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses sowie die umfassenden Ausführungen zu den Ziffern 2 a), 3), 5) und 6 b) in den nachfolgenden Vorbemerkungen zu den Einzeleinwendungen in Ziffer 2.4.1.1.1 verwiesen.

Entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak liegt die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 8 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. zwischen 3.600 Kfz/24 h und 5.200 Kfz/24 h. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt dabei 2.250 Kfz/24 h. Ohne den Neubau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 würde sich die Verkehrsbelastung in Seubersdorf i.d.OPf. im Prognosejahr 2030 auf 4.000 Kfz/24 h bis 5.800 Kfz/24 h erhöhen. Mit dem Neubau der Ortsumgehung wird sich die Verkehrsbelastung in Seubersdorf i.d.OPf. auf 1.500 Kfz/24 h bis 3.400 Kfz/24 h reduzieren und die Ortsumgehung selbst eine Verkehrsbelastung von 2.800 Kfz/24 aufweisen. Bezüglich der näheren Einzelheiten zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2012 wird auf die umfangreichen Ausführungen zu Ziffer 1a der Vorbemerkungen in nachfolgender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die ermittelten und auch prognostizierten Verkehrsbelastungen liegen tatsächlich unter den durchschnittlichen Verkehrsbelastungen auf deutschen Bundesstraßen bzw. Bundesstraßen in Bayern. Grund für das geplante Vorhaben ist aber nicht die Verkehrsbelastung allein, sondern zum einen der Schutz des Wassergewinnungsgebietes und zum anderen die eingeschränkte Nutzbarkeit der bestehenden Ortsdurchfahrt aufgrund des höhenbeschränkten Kreuzungsbauwerkes mit der Bahn sowie der geringen Straßenbreiten und engen Kurven in der Ortsdurchfahrt. Unabhängig davon führt jedoch die Verlegung auch bei der unterdurchschnittlichen Verkehrsbelastung im Gegensatz zu einer Bestandslösung zu einer spürbaren Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen und zu einer Erhöhung der Sicherheit insbesondere für Schulkinder.

Festzuhalten bleibt, dass mit dem Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses näher beschriebenen Planungsziele erreicht werden können.

Es wird auch nicht bestritten, dass mit dem Neubau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 der Verkehr auf der Staatsstra-

ße 2251 zwischen der Einmündung der Ortsumgehung und dem bestehenden Kreisverkehrsplatz Bundesstraße 8 / Regensburger Straße, in dem auch ein Wohngebiet an die Staatsstraße 2251 angrenzt, um 2.500 Kfz/24 h auf 3.700 Kfz/24 h im Bereich der Wohnbebauung zunehmen wird. Für Straßenanlieger besteht aber grundsätzlich kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert bestehen bleibt.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.3 ist nicht davon auszugehen ist, dass aufgrund von Kfz-Abgasen die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Anwesen erreicht bzw. überschritten werden. Mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen ist daher nicht zu rechnen.

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen auf das Wohngebiet an der Staatsstraße 2251 zu erwarten sind. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt sind (vgl. auch nachfolgende Ausführungen zu Ziffer 9. der Stellungnahme des Bund Naturschutz). 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.

Hinsichtlich der vom Bund Naturschutz angesprochenen Umfahrungsmöglichkeit der Bahnüberführung für Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Abmessungen dieses Bauwerk nicht durchfahren können, ist festzustellen, dass damit nicht nur ein Umweg mit entsprechendem Kraftstoffmeherverbrauch und zusätzlichen Schadstoffemissionen verbunden ist, sondern entsprechender Schwerverkehr auf das nachgeordnete z.T. kommunale Straßennetz verlagert und dabei auch andere Ortschaften u.a. die Ortsdurchfahrt von Schnufenhofen belastet werden. Es ist nicht akzeptierbar, dass überregionaler Schwerverkehr aufgrund von Unzulänglichkeiten im überregionalen Verkehrsnetz über das nachgeordnete regionale Straßennetz abgewickelt werden muss.

Zum Hinweis Kollisionen im Bereich des Brückenbauwerks dürfte es wegen der aus beiden Richtungen unübersehbaren Warntafeln nicht geben ist anzumerken, dass Verkehrsregelungen durch Verkehrszeichen wegen ihrer sicherheitsrechtlichen Natur immer „potenziell befristet“ (Steiner, Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht, Jus 1984, 1; Rebler, Das Verhältnis zwischen Straßenrecht und Stra-

ßenverkehrsrecht, BayVBl. 2005, 394) sind. Ein Verkehrszeichen darf daher nur für eine (theoretische) Übergangszeit aufgestellt werden, und zwar solange, bis der „Missstand“ durch eine Straßen(aus-)baumaßnahme abgestellt werden kann. Die Möglichkeit, eine verkehrsregelnde Maßnahme – gleich welcher Art auch immer- zu treffen, kann deshalb niemals einer Planrechtfertigung entgegenstehen.

Für den Bund Naturschutz liefern die Aussagen des Erläuterungsberichtes zur Verkehrssicherheit keine ausreichende Begründung für den Bau der Ortsumgehung. Das Verkehrsaufkommen erreiche bei weitem nicht den Grenzwert von 10.000 Kfz/24 h, ab dem andere Bauämter überhaupt erst von einem Prüfungsbedarf ausgegangen sind. Gerade die unzureichenden innerörtlichen Verhältnisse würden zu geringen Fahrgeschwindigkeiten und einer erhöhten Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker führen.

Diesen Vorwurf weisen wir zurück. Für den Durchgangsverkehr stellen die teilweise geringen Straßenbreiten und engen Kurven eine ständige Einschränkung dar. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kommt es trotz der bereits eingerichteten Lichtsignalanlage für Fußgänger - und dabei insbesondere für Schulkinder – beim Überqueren der Bundesstraße 8 immer wieder zu gefährlichen Situationen. Die Erforderlichkeit des Vorhabens ist nicht in erster Linie durch die Verkehrsbelastung des zu verlegenden Teilstücks begründet. Stattdessen werden in erster Linie die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses genannten Planungsziele verfolgt, insbesondere

- die Schaffung eines Straßenzuges der bezüglich seiner Strecken- und Verkehrscharakteristik einer anbaufreien Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verkehrsfunktion entspricht,
- die Umgehung des Verkehrshindernisses durch die Bahnüberführung
- die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr mit entsprechenden Verbesserungen hinsichtlich Lärm- und Abgasbelastung der Anlieger der Ortsdurchfahrt sowie
- die einleitend angesprochene Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen weist die Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8, je nach betrachteten Abschnitt, eine Verkehrsbelastung zwischen 3.700 Kfz/24 h und 5.200 Kfz/24 h auf, wobei sich der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen 43 % (in der Ortsmitte) und 62 % am nordwestlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. bewegt. Es mag zutreffen, dass es Orte mit wesentlich höheren Verkehrsbelastungen gibt. Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8, so dass von Seiten der Planfeststel-

lungsbehörde auch nur die Verhältnisse in Seubersdorf i.d.OPf. zu beurteilen und in die Abwägung mit einzubeziehen sind.

Die Erschließung der landwirtschaftlich genutzten und vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Flächen, ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 bis 3) gesichert. Das Anlegen von vorhabensbedingten eigenen Anwandwegen auf Grundstücken von Anliegern ist – soweit sie der einzelne Grundstückseigentümer zur Bewirtschaftung seiner Flächen nicht selbst anlegt – nicht erforderlich.

Die Ausgabe 1/2009 der Informationsschrift der Interessengemeinschaft lebendiges Seubersdorf liegt der Planfeststellungsbehörde nicht vor und ist somit nicht in diesem Planfeststellungsverfahren mit zu behandeln.

#### 4. *Alternativenprüfung*

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2 dieses Beschlusses sowie zu Ziffer 2 b) der Vorbemerkungen zu den Einzeleinwendungen in nachfolgender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 5. *Bestandserhebung und –bewertung im Landschaftspflegerischen Begleitplan Festlegung des Untersuchungsraumes*

Die vom Vorhabensträger getroffene Festlegung des Untersuchungsraumes und der Breite des untersuchten Streifens erfolgte in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden. Einwendungen bezüglich des festgelegten Untersuchungsraumes wurden von den Naturschutzbehörden auch nicht erhoben.

Ebenso fand zwischen dem Vorhabensträger und den Naturschutzbehörden vor Beginn der Bearbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der Unterlagen zur artenschutzrechtlichen Prüfung eine Abstimmung hinsichtlich des Erhebungsumfangs statt.

Eine ungestörte Waldrandsituation – wie vom Bund Naturschutz angeführt - liegt auf größerem Teil der Strecke nicht vor: Zunächst verläuft die Eisenbahnlinie am Waldrand, dann reichen die Gewerbeflächenplanungen von Seubersdorf i.d.OPf. bis an den Waldrand. Nur etwa von Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+800 kann von einem freien Waldrand gesprochen werden.

#### *Auswahl der untersuchten Arten*

Unabhängig von der Tatsache, dass der Untersuchungsumfang mit den Naturschutzbehörden abgestimmt wurde, ist nach Feststellung der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung der Oberpfalz eine Vertiefung der Untersuchungen auf Altgrasbeständen und Äckern nicht zielführend. So liegen diese im

Ausbaubereich der Bundesstraße 8; Alternativen hierzu können nicht ernsthaft in Betracht kommen.

Nachdem Magerrasen vom Eingriff nicht betroffen ist und Ackerflächen nur sehr kleinflächig in Anspruch genommen werden, konnte auch auf eine zusätzliche Untersuchung von Laufkäfern und Spinnen verzichtet werden. Der Waldrand im Trassenbereich wurde untersucht. Entsprechend dem Untersuchungsergebnis ergaben sich keine Hinweise auf die Betroffenheit europarechtlich oder nach der Bundesartenschutzverordnung geschützte xylobionte Käfer.

Von Seiten der Naturschutzbehörden bestand Einverständnis mit der vom Vorhabensträger gewählten Methodik. Diesbezügliche Einwendungen wurden von den Naturschutzbehörden nicht erhoben. Des Weiteren wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu Ziffer 7, Unterpunkt saP der Stellungnahme des Bund Naturschutz verwiesen.

#### *Art und Umfang der Bestandserhebungen*

Vor Beginn der Bearbeitung der artenschutzrechtlichen Prüfung und der landschaftspflegerischen Begleitplanung fand hinsichtlich des Erhebungsumfangs eine entsprechende Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und den Naturschutzbehörden statt.

Wie in den festgestellten Planunterlagen ausgeführt (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 1.2) wurde am 12. September 2007 eine Übersichtsbegehung zu einer Habitatstrukturanalyse des Gebiets durchgeführt. Am 10. Juli 2010 wurde im Rahmen einer weiteren Übersichtsbegehung eine Aktualisierung durch den Diplombiologen Waeber (Büro ÖFA) durchgeführt. Daten zum Fledermausvorkommen wurden im Rahmen einer Untersuchung im Raum Seubersdorf i.d.OPf. – Breitenbrunn im Jahr 2011 gewonnen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung mit einbezogen.

Als Datengrundlagen zur Bearbeitung der vorliegenden spezielle artenschutzrechtliche Prüfung wurden weiter herangezogen:

- Bartsch, B. (2012): Ortsumgehung Bundesstraße 8 Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. mit Lärmschutzwand an ST 2251 - Entwurf des Erläuterungsberichtes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan.
- Bestands- und Konfliktplan (Entwurf Oktober 2012)
- Topografische Karte TK 25: 6835 Wissing
- Luftbild des Geltungsbereiches und seiner Umgebung
- Artenschutzkartierung des BayLfU (ASK)
- Arteninformationen des BayLfU (online-Abfrage)

Bezüglich der durchgeführten 5 Termine zur Fledermauskartierung ist festzustellen, dass im Rahmen vergleichbarer Projekte 3 Begehungen in einer Fortpflanzungsperiode mit Bat-Detektor Standard sind. Für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung wird zusätzlich immer eine Kontrolle auf Fledermausquartiere durchgeführt.

Die Bestandserhebungen erfolgten nach Aussage des Vorhabensträgers in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde. Weder von der Unteren noch von der Höheren Naturschutzbehörde wurden hinsichtlich Art und Umfang der Bestandserhebungen entsprechende Einwendungen erhoben.

Bestandsbewertung:

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die vom Vorhabensträger durchgeführte Bestandsbewertung wurde von den Naturschutzbehörden nicht beanstandet, so dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Gründe erkennbar sind das Ergebnis der Bestandsbewertung in Frage zu stellen.

Ergänzend wird folgendes angemerkt:

Beeinträchtigte Biotopflächen sind nur auszugleichen, wenn sie der Kartieranleitung der amtlichen Biotopkartierung entsprechen. Im Rahmen der Eingriffsregelung wurde der Begriff „Biotop“ vom Vorhabensträger wie in der Verfahrensanleitung vorgegeben angewandt, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden ist. Die gesetzlich geschützten Biotope wurden berücksichtigt.

Das Regenrückhaltebecken wird als Amphibienlaichplatz insoweit als gering bedeutend eingestuft, da es aufgrund der ephemeren Wasserführung im Allgemeinen nur eine geringe Bedeutung aufweisen kann. Des Weiteren wird auch hinsichtlich der vom Bund Naturschutz angesprochenen Artengruppe Heuschrecken auf die nachfolgenden Ausführungen zu Ziffer 7, Unterpunkt saP der Stellungnahme des Bund Naturschutz verwiesen.

Wechselwirkungen:

In den Jahren 2010 und 2012 wurden ergänzende Erhebungen in Form von 3 Begehungen in einer Fortpflanzungsperiode durchgeführt, wobei zusätzlich eine Kontrolle auf Fledermausquartiere erfolgte. Die Begehungen wurden dabei zu den entsprechenden aussagekräftigen Zeiten durchgeführt. Weitere Hinweise liefert auch die Artenschutzkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Im Rahmen der Quartiersuche für Fledermäuse wurden auch Sperbernerster und Spechthöhlen gefunden. Es wurden also Erhebungen zur faunistischen Baumnutzung durchgeführt.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 3.4) ist der betriebene Untersuchungsaufwand ausreichend um die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft zutreffend ermitteln und bewerten zu können. Diesbezügliche Beanstandungen durch die Naturschutzbehörden gab es nicht.

6. *Eingriffsermittlung und –bewertung im LBP:*

Die eingriffsrelevanten Umweltauswirkungen wurden in den festgestellten Planunterlagen aufgeführt (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 4.1). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Aufgrund des Trassenverlaufs innerhalb der überwiegend intensiv forstwirtschaftlich genutzten Waldflächen sind sowohl hinsichtlich der Tierarten wie auch Pflanzenarten keine Beeinträchtigungen streng geschützter Arten oder Arten der roten Liste zu erwarten. Entsprechende Einwendungen der Naturschutzbehörden wurden nicht erhoben.

Eine Untersuchung aller Arten ist auch nicht immer gerechtfertigt. So kann auch eine Untersuchung von Leitarten und Leitgruppen vollkommen ausreichend sein. Vorliegend wurden sowohl die relevanten Vogelarten wie auch die Amphibien untersucht. Bei den Heuschrecken beispielsweise konnten nur verbreitete und häufige Arten festgestellt werden, wobei Lebensräume von Heuschrecken nicht betroffen sind.

Tierarten:

Der Untersuchungsumfang kann den festgestellten Planunterlagen entnommen werden (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 3.4). Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurden weitere Untersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse in der Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 2: Unterlage 12.4) zusammengestellt sind. Wie im vorstehenden Absatz ausgeführt ist eine Untersuchung aller Arten auch nicht immer gerechtfertigt und wurden vorliegend die relevanten Vogelarten und Amphibien untersucht.

Pflanzenarten:

Aufgrund des Trassenverlaufs innerhalb der überwiegend intensiv forstwirtschaftlich genutzten Waldflächen sind keine Beeinträchtigungen von streng geschützter Arten oder Arten der roten Liste zu erwarten.

Die Begehung zur Feststellung der Flächennutzungen ergab lediglich im Bereich des Magerstandortes Funde an geschützten Arten. An den Wald- und Gehölzstandorten wurden keine bedeutsamen Pflanzenarten kartiert (kartiert im Sinne von aufgezeichnet, weil bei der Begehung keine gefunden wurden). Eine detail-

lierte (im Sinne von vertiefter) Untersuchung zu Pflanzenarten wurde nicht durchgeführt, weil eben aufgrund des Trassenverlaufs innerhalb der überwiegend intensiv forstwirtschaftlich genutzten Waldflächen keine Beeinträchtigungen von Populationen möglicherweise vorhandener streng geschützter Arten zu erwarten ist (vgl. auch Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 4.4).

Unvermeidbare Beeinträchtigungen:

Versiegelung von Waldflächen:

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Feststellung des Bund Naturschutz § 15 BNatSchG fordere vorrangig Ausgleichsmaßnahmen ist zurückzuweisen, da entsprechend der Formulierung des § 15 BNatSchG „unvermeidbare Beeinträchtigungen .... auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen)“ sind.

Rodung von Waldflächen. Verlust von Lebensräumen von Tier- und Pflanzenarten:

Die Eingriffe im Zusammenhang mit dem Waldverlust sind in den festgestellten Planunterlagen dargestellt (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 4.5). Die Auswirkungen auf geschützte Arten sind in der gesonderten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 2: Unterlage 12.4), die ebenfalls Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist, beschrieben.

Eine Wiederaufforstung der Böschungen im Bereich des RiStWag-Ausbaus ist nicht möglich, weil Baumpflanzungen die in diesem Bereich zum Schutz des Grundwassers erforderliche Abdichtung durchbrechen würden.

Verlust des landschaftsoptisch prägenden Laubholzmantels:

Wie in den festgestellten Planunterlagen ausgeführt (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 5.2) findet durch die geplante Baumaßnahme ein Eingriff in den zum Teil das Landschaftsbild prägenden Waldrand statt. Die Funktionsverluste des Schutzgutes Landschaftsbild werden durch Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes und den Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt ausgeglichen (vgl. auch Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3 dieses Beschlusses).

Verlust landschaftsbildprägender Einzelbäume:

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2, 2.2.5.3.2, 2.2.5.3.3 sowie 2.2.8.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Unabhängig davon, dass es sich um den Verlust von zwei Straßenbäumen handelt, die an sich keinem besonderen Schutz unterliegen, mussten die beiden Straßenbäume - unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3.3 dieses Beschlusses - zwischenzeitlich bereits aus Verkehrssicherheitsgründen beseitigt werden. Die Kom-

pensation dieser Baumverluste ist daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und daher außerhalb dieses Verfahrens vom Vorhabensträger gesondert zu regeln.

Waldwegebau:

Der Waldwegebau ist in der Gesamtbetrachtung der Maßnahmen mit enthalten. Die sich hierdurch ergebende Versiegelung wird auf der Kompensationsfläche A1 (vgl. Band 2: Unterlage 12.1, Tabelle 1, Konflikt-Nr. 5) ausgeglichen.

Teilweise Rodung bzw. Verfüllung von Hecken:

Bezüglich der vom Bund Naturschutz angeführten teilweisen Rodung und Verfüllung von Hecken an der Staatsstraße 2251 im Zuge der Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwände wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 verwiesen. Die Hecke wird in einer Streifenbreite von 1,50 m lediglich zurückgeschnitten. Durch den Rückschnitt wird sich außerdem ziemlich schnell wieder eine wertige Hecke entwickeln.

Zur Wirksamkeit der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die im Hinblick auf die bereits vorhandenen baulichen Einrichtungen (Bahnbrücke, Wohngebäude, Straßendamm) in geringem Umfang mit der Lärmschutzwand verbundenen landschaftsoptischen Beeinträchtigungen sind zugunsten der Verbesserung der Wohn-, Lebens- und Freizeitqualität der angrenzenden Grundstücke vertretbar.

Eine entsprechende Unterpflanzung der Waldränder wurde dem Vorhabensträger zwar vor allem hinsichtlich der Vermeidung von Windwurfschäden zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3 dieses Beschlusses). Diese Waldrandunterpflanzung trägt aber auch dazu bei den Verlust landschaftsoptisch prägender Waldränder zu kompensieren. Auch in artenschutzrechtlicher Hinsicht ist diese Waldrandunterpflanzung wünschenswert, da die u.U. durch die Planung betroffenen Fledermausarten durchaus auch in bzw. an Nadelwäldern bzw. Nadelwaldrändern jagen.

7 *Kompensationsmaßnahmen:*

*Ermittlung des Kompensationsbedarfs*

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Von Seiten der Naturschutzbehörden wurden keine Einwendungen erhoben bzw. wurde deren Anregungen durch Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5) in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

Die Bewertung der Eingriffe erfolgte auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21. Juni 1993. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01. November 2001, Az.: 4 A 13.99).

Der vom Bund Naturschutz angeführte „Leitfaden zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der Bauleitplanung in Bayern“ wurde vom Vorhabensträger nicht angewendet.

Hinsichtlich des vom Bund Naturschutz angesprochenen Ausgleichs von Waldflächen enthält die Ergebnisniederschrift der Gemeinsamen Dienstbesprechung Naturschutz/Straßenbau vom Juli 1993 folgende Regelung: „Bei Wäldern auf die Grundsatz 3.2 anzuwenden ist, handelt es sich i.d.R. um reine Nadelholzforste.“ Weiter wird ausgeführt: „Für Wälder, die den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen, ist Ausgleich nach Grundsatz 1 zu leisten.“ Der Ergebnisniederschrift kann daher nicht entnommen werden, dass für Nadelholzforste mit Laubholzanteil, die nicht der Biotopkartierung entsprechen ein höherer Ausgleichswert als 1,0 anzusetzen ist. Die Ausgleichsbilanzierung wurde von den Naturschutzbehörden nicht beanstandet.

#### *Baubedingte Störungen und Beeinträchtigungen*

Dadurch, dass nicht nur Biotope ausgeglichen werden, die überbaut werden, sondern auch die, die im Beeinträchtigungsbereich der Straße liegen, werden baubedingte Störungen und Beeinträchtigungen betrachtet und entsprechend beim Ausgleichsbedarf berücksichtigt.

Vorliegend wurden alle Biotope, ob amtlich kartiert (Planzeichen „B“) oder eigenkartiert (Planzeichen „Ö“) bei der Bestandserhebung berücksichtigt und sind in den landschaftspflegerischen Bestandsplänen (Band 2: Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 2 und 3) dargestellt. Beide Biotoptypen sind aber weder mittelbar noch unmittelbar vom Vorhaben betroffen.

#### *Reichweite der Beeinträchtigungen*

Es besteht kein Grund für eine Abweichung von den Größen und Abständen zur Festlegung der Beeinträchtigungszonen, die für den Regelfall als ausreichend angesehen werden. Die Arten- und Biotopausstattung im Plangebiet rechtfertigt keine Ausweitung des festgelegten Untersuchungsgebietes. Die Staatsstraße 2251 selbst ist – abgesehen von der geplanten Lärmschutzwand - nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der bau- und betriebsbedingte Lärm ist in den Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Band 2: Unterlage 12.1) sowie zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 2: Unterlage 12.4) mit behandelt. Es bleibt aber festzuhalten dass bei der Bestandserhebung keine lärmempfindlichen Arten gefunden wurden. Ansonsten wäre darauf näher eingegangen worden wie z.B. bei der Zauneidechse in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung.

#### *saP*

Auf der Grundlage von 2 Gebietsbegehungen durch erfahrene Zoologen in den Jahren 2007 und 2010 können Aussagen zu relevanten Tiergruppen bzw. Lebensraumtypen getroffen werden. So war bereits 2007 aus der Vegetation im Rückhaltebecken erkennbar, dass in diesem Jahr keine Wasserführung über einen längeren Zeitraum gegeben war. Für die Pionierart Kreuzkröte waren keine geeigneten Laichhabitats vorhanden, da die Vegetation in Folge der fortgeschrittenen Sukzession bereits zu dicht war. Für die Entwicklung der Knoblauchkröten-Larven wäre zum Zeitpunkt der Begehung (September 2007) eine Wasserführung unabdingbar gewesen. Bei der Begehung am 10. Juli 2010 ergab sich ebenfalls kein Hinweis auf Wasserführung im Frühjahr. Damit kann auch eine Population der Erdkröte ausgeschlossen werden.

Daraus kann geschlossen werden, dass das Rückhaltebecken als Fortpflanzungsgewässer für Amphibien und auch für Libellen keine Bedeutung hat.

Bezüglich der in vorstehender Ziffer 5, Unterpunkt Bestandsbewertung der Stellungnahme des Bund Naturschutz angesprochenen Heuschrecken ist auszuführen, dass der mit der Erstellung der Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung beauftragte Diplom-Biologe Georg Waeber ein anerkannter Heuschrecken-Spezialist und einer der beiden Hauptbearbeiter des bayerischen Heuschreckenatlas ist. Die Begehung am 10. Juli .2010 lag innerhalb des Hauptbearbeitungszeitraumes dieser Tiergruppe. Für ähnliche Eingriffsplanungen werden üblicherweise maximal 2 Begehungen zur Erfassung der Tiergruppe durchgeführt. Bei der Begehung wurden nur verbreitete und häufige Arten festgestellt. Da keine für die Tiergruppe bedeutsamen Biotoptypen (z.B. Magerrasen) vorhanden sind, war durch eine einmalige Begehung eine Bewertung der Heuschreckenfauna bzw. der Bedeutung des gesamten Untersuchungsgebietes im Hinblick auf Heuschrecken und auch Tagfalter möglich.

Die betroffenen Bäume, meist Fichten und Kiefern sowie junge bis maximal mittelalte Laubbäume, darunter einige Eichen am Waldrand, wurden auf Vorkommen bzw. ihre Eignung von/für Totholz bewohnende Käfer begutachtet. Das Vorkommen naturschutzfachlich relevanter Arten ist auszuschließen.

Die Bedeutung der Acker- und Weideflächen und des kaum entwickelten Waldrandes als Lebensraum für Laufkäfer und Spinnen ist gering. Es sind keine spezialisierten Arten zu erwarten (Dipl.-Biologe Georg Waeber ist diesbezüglich auch Spezialist für Laufkäfer).

Es war daher kein erweiterter Untersuchungsumfang erforderlich. Auch von Seiten der Naturschutzbehörden wurden keine diesbezüglichen Einwendungen vorgebracht.

#### *Landschaftsbild*

Landschaftsbildprägend wurden diejenigen Waldränder bezeichnet, bei denen markante Laubgehölze den Waldrand bilden. Bei den übrigen nicht landschaftsbildprägenden Waldrändern besteht der Waldrand aus nicht naturtypischen Fichten (vgl. Band 2: Unterlage 12.2, Blatt Nrn. 1 bis 3).

Daraus lässt sich auch kein Ausgleich ableiten. Hier stehen die artenschutzrechtlichen Belange im Vordergrund.

#### *Gehölzrodungen entlang der St 2251:*

Die Vorgehensweise entspricht der Kartieranleitung der amtlichen Biotopkartierung: „Baumreihen sowie gepflanzte Hecken in Flurbereinigungsgebieten oder an Straßenrändern, die durch ihre künstliche Artenzusammensetzung und meist durch ihre regelmäßige Pflanzung auffallen, werden im Allgemeinen nicht kartiert. Lediglich alte, strukturreiche und mehrreihige Flurbereinigungshecken mit standort- und arealgerechter Gehölzartenzusammensetzung werden als qualitativ untere Grenze miterfasst.“ Die betroffenen Hecken fallen nicht unter die Bezeichnung „Biotop“ im Sinne der Kartieranleitung.

#### *Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen*

Das vom Bund Naturschutz angeregte Vorgehen, andere Kompensationsmöglichkeiten und –formen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Ackerflächenverlusten vorrangig zu prüfen, wird nach Einschätzung der Höheren Naturschutzbehörde im Ergebnis dazu führen, dass die Qualität der Kompensation hinter der zurückbleibt, die bei der gewählten Methode erreicht werden kann. Der Vorschlag des Bund Naturschutz ist daher nicht zielführend.

#### *Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt*

Die geplanten Kompensationsmaßnahmen A1 und A2 werden außerhalb des Plangebietes, aber innerhalb des betroffenen Naturraums „Mittlere Frankenalb“ durchgeführt (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3.3 dieses Beschlusses). Diese Flächen befinden sich im Eigentum des Vorhabensträgers bzw. der Gemeinde

Seubersdorf i.d.OPf. und sind mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. abgestimmt.

Die vorgesehenen Maßnahmen stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff und tragen dazu bei die durch das Straßenbauvorhaben verursachten und vorstehend näher beschriebenen Beeinträchtigungen der Funktionen des Naturhaushalts entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG auszugleichen bzw. zu ersetzen. Insgesamt ist somit festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des 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.

*Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild*

Gesonderte Ausgleichsmaßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes sind nicht erforderlich. Mit den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes und den Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt wird das Landschaftsbild in der erforderlichen Weise neu gestaltet.

8. Eingriffsminimierungsmaßnahmen (Emin):

Bei einer Straßenplanung sind nicht alle Schutzgüter gleichermaßen, sondern ein Teil mehr der andere weniger betroffen. Es wird die Planungsvariante weiter verfolgt, die in der Gesamtschau der betrachteten Schutzgüter die geringsten Beeinträchtigungen verursacht. Im vorliegenden Fall können die verbleibenden und nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch Maßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt und Landschaftsbild kompensiert werden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3 dieses Beschlusses).

Bezüglich der vom Bund Naturschutz angeführten Eingriffen und Verluste in das Naherholungsgebiet und der Verkehrssituation im Hinblick auf Mautflüchtlinge von der Bundesautobahn A 3 wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu den Vorbemerkungen bei den Einzeleinwendungen in nachfolgender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den im Einzelnen angeführten Einwendungen des Bund Naturschutz bezüglich der Eingriffsminimierungsmaßnahmen ist folgendes festzustellen:

- Bezüglich der Wirksamkeit der geplanten Lärmschutzwand wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.
- Maßnahmen, die auf gesetzlichen Vorgaben beruhen und daher zwingend eingehalten werden müssen, mögen zwar zum vom Bund Naturschutz bemängelten „Standardprogramm“ gehören, sind aber dennoch eine geeignete Minimierungsmaßnahme.
- Die 7,50 m bis 10,00 m breite Bepflanzungslücke ist ebenso wie der Verzicht auf eine durchgehende Bepflanzung am Südrand der Trasse mögen zwar nicht für alle Fledermausarten geeignet sein, für die hier maßgebenden Fledermausarten stellen sie auf alle Fälle eine geeignete Minimierungsmaßnahme dar.

Man kann mit den genannten Maßnahmen nicht allen Tierarten gerecht werden. Maßgebend sind vorliegend die Fledermäuse, so dass diesen der Vorrang eingeräumt wurde.

9. *Vorprüfung der UVP-Pflicht:*

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 1.2 und 2.2.5.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ergänzend wird folgendes ausgeführt:

*Zu Tabelle „Einschätzung der Empfindlichkeit der bestehenden Nutzungen gegenüber Beeinträchtigungen“:*

Auf die diesbezüglichen Ausführungen zu den Punkten 5. und 6. der Stellungnahme des Bund Naturschutz wird verwiesen. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls sieht keine vertiefte detaillierte Untersuchung der Schutzgüter vor. Die Bewertung findet anhand vorhandener Unterlagen statt.

*Beispiele:*

- *Landwirtschaftliche Flächen*

Die landwirtschaftlichen Flächen können weiterhin uneingeschränkt genutzt werden. Die hier vorzufindenden Bodenarten weisen gegenüber Schadstoffeintrag keine so großen Empfindlichkeiten wie Moor- oder Sandböden auf, so dass ihre Empfindlichkeit mit gering eingestuft werden konnte. Wegen der geringen Empfindlichkeit der angrenzenden Flächen sind nach Feststellung des Vorhabensträgers auch für diese Flächen (entscheidungserhebliche) Beeinträchtigungen auszuschließen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.4.4 und 2.2.4.5 dieses Beschlusses sind daher keine schädlichen Auswirkungen zu erwarten.

- *Wohnbauflächen*

Entlang der Neubautrasse der Ortsumgehung im Norden von Seubersdorf i.d.OPf. grenzt keine Wohnbebauung unmittelbar an. Die nächstgelegene Wohnbebauung weist einen Abstand von rd. 230 m zum Fahrbahnrand der Ortsumgehung auf. Aufgrund des großen Abstandes sind keine Überschreitungen zulässiger Immissionsgrenzwerte zu erwarten.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses werden mit der vorgesehenen Lärmschutzwand entlang der Staatsstraße 2251 und künftigen Bundesstraße 8 die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte für Misch- und Dorfgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Mit der teilweisen Erhöhung der Lärmschutzwand auf 3,00 m wird sichergestellt, dass an allen Wohngebäuden sogar die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden und z.T. sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht eingehalten werden können. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die Wohnbevölkerung in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf., die im Übrigen nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden kann, durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung hinsichtlich Lärm- und Schadstoffbelastung eine deutliche Verbesserung erfährt.

*Zu „Qualität der Schutzgüter“:*

Die Einschätzung der Schutzgüter erfolgte auf der Grundlage der Landschaftspflegerischen Begleitplanung und der Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung. Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die eine Fehleinschätzung der betrachteten Schutzgüter erkennen lassen. Auch Seitens der Fachbehörden wurden hierzu keine Einwendungen erhoben.

Bezüglich der geplanten Minimierungsmaßnahmen wird auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 8 der Stellungnahme des und Naturschutz verwiesen. Die Ausführungen in der Tabelle auf Seite 10 der Unterlage 16 in Band 2 wurden bezüglich der Minimierungsmaßnahmen für die Rodung von Waldflächen entsprechend korrigiert. Die Minimierung des Waldverlustes wurde durch eine optimierte Linienführung (geringfügige Verschiebung der Trasse nach Süden) erreicht. Im Übrigen konnte der Eingriff in die Waldflächen mit den aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens vorgesehenen Planänderungen (vgl. Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 und Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3 dieses Beschlusses) nochmals geringfügig reduziert werden.

Die regionalen Wanderwege führen nicht durch die betroffene Waldfläche, sondern entlang der Staatsstraße 2251, überregionale Wander- und Radwege sind nicht bekannt. Ebenso liegen keine weiteren Freizeitanlagen oder ähnliches vor. Das durch das Bauvorhaben unterbrochene Wegenetz wird über Ersatzwege wieder untereinander und mit dem übergeordneten Straßen- und Wegenetz verbunden. Die Erreichbarkeit des Waldgebietes und sonstiger Grundstücke ist somit gewährleistet.

Die Einstufung des untersuchten Gebietes „als weniger relevant für Erholungsnutzung“ erfolgte daher zu Recht. Auf die Ausführungen zu Punkt 5 der Vorbemerkungen zu den Einzeleinwendungen in nachfolgender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 10. *Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu Unterlage 12.4:*

##### *Datengrundlagen*

Zur Aktualisierung des Datenstandes hat das mit der Erstellung der Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung beauftragte Büro im Juli 2010 eine Übersichtsbegehung durchgeführt. Zusätzliche Erkenntnisse zur lokalen Fledermausfauna wurden bei einer im Aktionsradius der potenziellen Vorkommen im Untersuchungsgebiet durchgeführten Untersuchung im Rahmen der Planung von Windkraftanlagen im Jahr 2011 gewonnen. Von den Naturschutzbehörden werden bis zu 5 Jahre alte Untersuchungen als „aktuell“ erachtet.

Der Untersuchungsumfang wurde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. festgelegt.

Wenn es sich nicht um naturschutzfachlich sehr wertvolle Lebensräume handelt, sind auch wenige Übersichtsbegehungen zur Erfassung des Lebensraumspektrums sowie des tatsächlichen und potenziellen Artenspektrums ausreichend. Eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung kann auch nur auf der Grundlage einer Habitatstrukturanalyse und einer darauf beruhenden Abschichtung durchgeführt werden.

##### *Wirkung des Vorhabens*

Die Wirkfaktoren sind in den Planfeststellungsunterlagen (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 4.1 und Unterlage 12.4) dargestellt. Auf die Ausführungen zu den vorstehenden Punkten 5 und 6 der Stellungnahme des Bund Naturschutz wird verwiesen.

##### *Vermeidungsmaßnahmen*

Die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen ergeben sich aus den Ansprüchen und Verhaltensweisen der rele-

vanten Tierarten. Darunter befinden sich auch Maßnahmen, die auf gesetzlichen Vorgaben beruhen und daher zwingend eingehalten werden müssen. Daher gehören sie zum vom Bund Naturschutz bemängelten „Standardprogramm“.

#### *Ermittlung der Verbotstatbestände*

Die Ermittlung kann nur nach den derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen erfolgen, auch wenn diese nach Auffassung des Bund Naturschutz unzureichend sind.

Die aus den - zum Zeitpunkt der Bearbeitung - aktuellen „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ entnommenen Artenbögen sind in Bayern als Grundlage für die Durchführung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung anerkannt.

#### *Floristische Bestandserhebungen:*

Die Verbreitungsgebiete der relevanten Arten wurden den Arteninformationen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt entnommen. Daraus geht hervor, dass das Untersuchungsgebiet weit entfernt von den Verbreitungsgebieten von 14 der 17 Arten liegt. Die 3 übrigen Arten können auf Grund der standörtlichen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet nicht vorkommen. Eine weitere Betrachtung erübrigt sich daher auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumal hierzu auch von Seiten der Naturschutzbehörden keine Bedenken erhoben wurden.

#### *Faunistische Bestandserhebungen/Fledermäuse:*

Die vom Bund Naturschutz angeführte Mausohr-Kolonie wurde in die Untersuchungen mit einbezogen, weil sie die einzige bisher bekannte ist, deren Aktionsradius an das Planungsgebiet heranreicht (Aktionsradius meist bis 10 km um die Quartiere). Eine erhebliche Zunahme des Kollisionsrisikos ist auszuschließen, da so weit entfernte Jagdhabitats nicht regelmäßig angefliegen werden und der an die Trasse angrenzende Wald als Jagdhabitat für diese Art unter Hinweis auf den vorgenannten Artenbogen völlig ungeeignet ist.

#### *Betroffenheit der Säugetierarten:*

- *Fransenfledermaus:*

2007 wurden im Untersuchungsgebiet nur Transferflüge von Fransenfledermäusen in 4-5 m Höhe nachgewiesen. Neben Waldwegen erfolgten die meisten Aufzeichnungen über einer Weidefläche südlich des Waldrandes (Dung lockt Fliegen u.a. Insekten an, dadurch erhöhtes Nahrungsangebot). Die Jagdgebiete finden sich in einem Radius von bis zu 6 km um die Quartiere. Wegen dieser Faktoren wird davon ausgegangen, dass durch die geplante Straße kein erhöhtes Kollisionsrisiko entsteht.

Im Jahr 2007 wurden Fledermauserhebungen an drei Abenden durchgeführt. Der übliche Rahmen für derartige Projekte umfasst 2-3 Detektorgänge. Aus dem Aktionsraum der Bewohner von potenziellen Quartieren im Untersuchungsgebiet liegen zusätzliche Ergebnisse von Erhebungen aus dem Jahr 2011 vor. Es ist daher eher von einem überdurchschnittlichen Kenntnisstand auszugehen.

- *Zwergfledermaus:*

Zwergfledermäuse jagen in der Regel in 5 bis 20 m Höhe (Arteninformationen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt).

Dass Tiere bei der Jagd über der Weidefläche in den Straßenbereich gelangen ist zwar nicht auszuschließen, aber das Risiko ist relativ gering, da der nahrungsreichere Mittel- und Ostteil auch nach der Baumaßnahme zu etwa 40 % durch Bäume gegenüber der Straße abgeschirmt bleibt. Insekten halten sich weit überwiegend auf der besonnten Gehölzseite auf. Der Gehölzsaum wirkt gleichzeitig im Sinne einer Überflughilfe. Insgesamt ist keine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben zu erwarten.

- *Breitflügel-Fledermaus:*

Das 2007 nicht nachweisbare Vorkommen der Breitflügel-Fledermaus bedeutet nicht, dass sie im Planungsgebiet nicht vorkommt. Ist aber als Indiz zu werten, dass das Gebiet nicht regelmäßig bejagt wird. Daraus und aus dem artspezifischen Flugverhalten (Jagd am Waldrand i.d.R. in Wipfelhöhe) kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden.

- *Großes Mausohr:*

Da ein Nachweis von 1992 und Nachweise aus der näheren Umgebung von 2011 vorliegen, wurde das Große Mausohr entsprechend abgearbeitet.

Eine überregional bedeutsame Wochenstube des Großen Mausohrs (deutlich über 1.000 Wochenstubentiere, Gebietsnummer FFH 6435-306) befindet sich knapp 10 km südlich des Untersuchungsgebiets, also noch am Rande des aus telemetrischen Untersuchungen bekannten Aktionsradius Jungtiere führender Mausohren. Da keine weiteren Wochenstuben innerhalb des Aktionsradius bekannt sind, wurden die Nachweise von 1992 und die Einzelnachweise von 2011 in der Umgebung Tieren aus dieser Population zugeordnet und der Erhaltungszustand als „gut“ eingestuft.

Die Breitflügelfledermaus ist auf dem Kartenblatt nachgewiesen (Arteninformationen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt). Ebenso erbrachten Untersuchungen in der näheren Umgebung mehrere Nachweise.

- *Wald- und Baumfledermäuse:*

Wie bereits angesprochen, sagt ein erbrachter oder fehlender Nachweis nichts über den Erhaltungszustand der lokalen Population aus. Um wirklich Aussagen über den Erhaltungszustand treffen zu können, müssten in den meisten Fällen weit über das Planungsgebiet hinaus gehende, sehr aufwendige Untersuchungen durchgeführt werden. Da häufig keine Quartiere und Individuenzahlen bekannt sind, muss auf Verbreitungskarten und Nachweise bei Untersuchungen in der Umgebung zurückgegriffen werden.

Geht man wegen des nicht oder unzureichend bekannten Erhaltungszustandes der lokalen Fledermauspopulationen im Sinne einer „Worst Case-Betrachtung“ von einem ungünstigen Erhaltungszustand aus, so ergibt sich folgende Bewertung.

Anmerkung: Im Rahmen der Strukturanalyse im Jahr 2007 wurde vom Büro ÖFA festgestellt, dass es sich bei den betroffenen Waldbereichen überwiegend um jüngere, dichte Bestände mit sehr hohem Fichtenanteil handelt. Eingestreut sind einzelne Lärchen, Kiefern, Buchen, Birken und Eichen. Am Waldrand sind einzelne Laubbäume, abschnittsweise ein Laubgehölzsaum vorhanden (Eiche, Pappel, Birke, Hainbuche, Roteiche). Der Anteil an stehendem (älterem) Totholz ist gering. Im Eingriffsbereich wurden keine Specht- oder Faulhöhlen festgestellt. Es sind keine Nistkästen vorhanden.

Daraus ist abzuleiten, dass vom Vorhaben nur wenige Quartierbäume für Fledermäuse betroffen sein können und daher – unabhängig vom Erhaltungszustand – eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Populationen durch Verluste von Wochenstuben- oder Winterquartieren auszuschließen ist.

Da für die einzelnen Arten bei Durchführung der genannten Vermeidungsmaßnahmen keine erhebliche Zunahme des Kollisionsrisikos prognostiziert wird, ist auch unter diesem Aspekt eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Populationen nicht zu erwarten.

Unabhängig vom Erhaltungszustand der lokalen Populationen kam der Gutachter daher zum nachvollziehbaren Ergebnis, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht erfüllt sind.

Auch bei Fehlen von geeigneten Wochenstubenquartieren kann das Vorkommen von Einzelindividuen (Einzelhangplätze, Zwischenquartiere) nicht sicher

ausgeschlossen werden. Sollte doch ein unerkannter Quartierbaum (Rindenspalten) gefällt werden, so führt das nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Population. Um eine unbeabsichtigte Tötung von Einzelindividuen zu vermeiden, sollte die Rodung nach Abzug der Tiere in Richtung Winterquartiere durchgeführt werden. Auch aus Gründen des Vogelschutzes ist eine Fällung von 1. März bis 30. September ausgeschlossen.

Wenn seitens des Bund Naturschutz mehrfach die Anwendung eines worst-case-Scenarios gefordert wird und bei den Ausführungen zur Breitflügelfledermaus darauf hingewiesen wird, dass ein fehlender Nachweis bei weitem kein hinreichender Beweis für die „aktuelle oder gar künftige Nichtbetroffenheit dieser Art im Trassenbereich bzw. im Untersuchungsgebiet“ ist, sollte man erwarten, dass nicht anschließend von einer „angeblich nicht vorkommenden Art“ gesprochen wird, wenn ein Auftreten der Art als nicht auszuschließen erachtet und diese bei der Prüfung einbezogen wurde.

- *Gebäudefledermäuse:*

Auf die vorstehenden Ausführungen zu den Baumfledermäusen und dem Großen Mausohr wird verwiesen.

Bei der letzten Erhebung im Untersuchungsgebiet im Jahr 2007 wurden nur Zwerg- und Fransenfledermaus nachgewiesen. Aus der näheren Umgebung liegen aktuelle Nachweise (2011) von Breitflügel- und Großem Abendsegler vor, die im Untersuchungsgebiet bereits 1992 registriert wurden. Das Braune Langohr wurde 2011 in der Umgebung registriert.

Aus den vorliegenden Nachweisen, dem Jagdverhalten der Tiere, der Häufigkeit des Auftretens, den strukturellen Gegebenheiten im Planungsgebiet und weiteren Faktoren ist eine Risikoeinschätzung für die einzelnen Arten möglich. Diese wird in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durchgeführt. Ein vorhabensbedingt erhöhtes Kollisionsrisiko kann demnach mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

- *Kriechtiere: Zauneidechse:*

Der Mindestlebensraum für eine eigenständige stabile Population ist im Untersuchungsgebiet bei weitem nicht vorhanden (siehe Artenbogen in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung), also ist diese in einem größeren räumlichen Zusammenhang zu definieren. Die Bahnlinie weist eine geringste Entfernung von ca. 200 m zum Untersuchungsgebiet auf (350 m ohne die Bundesstraße 8 queren zu müssen), liegt also innerhalb des Aktionsradius von Zauneidechsen. Bahnlinien sind allgemein wichtige Lebensräume und Ausbrei-

tungsstrukturen für Reptilien, so dass davon ausgegangen werden kann, dass eine Einwanderung von Zauneidechsen der „Bahn-Population“ möglich ist. Daher wird der Erhaltungszustand der lokalen Population als „gut“ bewertet.

Im Rahmen von 2 Begehungen während der Aktivitätsphase der Zauneidechse und auf Grund der Habitatansprüche der Art konnte ermittelt werden, ob im Planungsgebiet ein wesentlicher Teillebensraum für die lokale Population vorhanden ist. Der Individuennachweis und die für die Zauneidechse geeigneten Habitate liegen südlich der geplanten Trasse und sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Die Feststellung, dass die betriebsbedingte Tötung von Einzelindividuen nicht ausgeschlossen werden kann, ist durchaus im Sinne einer worst-case-Betrachtung zu sehen.

In Folge des „Freiberg-Urteils“ ergeben sich wesentliche Unterschiede für die Prüfung auf die Erfüllung von einschlägigen Verbotstatbeständen im Hinblick auf die baubedingte Tötung im Zusammenhang mit direkten Eingriffen in den Lebensraum bzw. insbesondere im Zusammenhang mit der Schädigung und Zerstörung von Lebensstätten (Fortpflanzungs- und Ruhestätten). Wurden diese entsprechend der bayerischen methodischen Vorgaben bislang im Zusammenhang mit dem Schädigungsverbot betrachtet, so ist nunmehr eine strikt individuenbezogene Betrachtungs- und Bewertungsweise und eine Prüfung unter dem Tötungsverbot erforderlich.

In der vorliegenden speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurde dargestellt, dass im unmittelbaren Eingriffsbereich keine geeigneten Lebensräume für Zauneidechsen vorhanden sind. Da das vorspringende Waldstück westlich des Rückhaltebeckens bzw. der Kläranlage und diese Anlage selbst vom Vorhaben nicht betroffen sind, ist zum Eingriffsbereich eine ausreichende Pufferfläche mit für die Zauneidechse kaum zu überwindendem Bewuchs vorhanden. Eine Tötung von Einzelindividuen im Rahmen der Zerstörung von Lebensräumen kann also mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Damit sind Verbotstatbestände § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG nicht erfüllt.

Die Beurteilung der ebenfalls unter das Tötungsverbot fallenden betriebsbedingten Tötung (Kollisionsrisiko und dessen mögliche signifikante Erhöhung) ist bereits umfassend und abschließend in der vorliegenden speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erfolgt, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird.

*Sonstige Tierarten (ohne Vögel):*

Die hierzu in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung getroffenen Aussagen beruhen auf dem Ergebnis der „Abschichtung“. Diese gängige Formulierung sagt aus, dass das Planungsgebiet entweder außerhalb des Verbreitungsgebietes der saP-relevanten Arten liegt (Arteninformationen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt) oder diese dort keinen artgerechten Lebensraum finden.

*Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie:*

- *Rauch- und Mehlschwalbe:*

Es handelt sich um sogenannte „Luftjäger“, d.h. Arten, die ihre Nahrung im Flug aufnehmen. Das Jagdgebiet dieser Arten ist sehr ausgedehnt und variiert u.a. in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen bzw. vom Auftreten von Fluginsekten sehr stark. Erhebliche Auswirkungen des vergleichsweise kleinflächigen Eingriffes auf die Größe des Nahrungsangebotes können ausgeschlossen werden.

- *Baumpieper:*

Lichte Wälder und locker bestandene Waldränder, besonders Mischwälder mit Auflichtungen weisen hohe Revierdichten des Baumpiepers auf. Der dichte, von Fichten dominierte Wald und der geschlossene, lineare Waldrand im Untersuchungsgebiet sind als Lebensraum für den Baumpieper nicht geeignet. Der einzige Nachweis erfolgte daher auf der lückig mit Bäumen bestandenen Kuppe südlich der geplanten Trasse, die vom Vorhaben nicht betroffen ist.

Der Baumpieper weist auf den Kartenblättern TK 6735/36 und 6835/36 eine artbezogen sehr hohe Siedlungsdichte auf (Rödl et al. 2012: Brutvogelatlas, S. 217). Daher wird der Erhaltungszustand der lokalen Population als gut bewertet.

Wenn nur ein Brutpaar im Bereich der Kuppe nachgewiesen wurde und der Lebensraum vom Vorhaben nicht betroffen ist, so wird der Lebensraum für dieses eine Brutpaar vermutlich ausreichend groß bleiben. Weitere Vorkommen sind in entsprechenden Gehölzbeständen außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens zu erwarten.

- *Eulen (Waldkauz und Waldohreule)*

Nach dem Brutvogelatlas sind alle Quadranten des betroffenen Kartenblattes mit mehreren Brutpaaren von Waldkauz und Waldohreule besetzt, die Annahme einer lokalen Population ist also keine Spekulation.

Da der gesamte Frankenjura vom Waldkauz zusammenhängend und von der Waldohreule nahezu zusammenhängend besiedelt ist, wird der Erhaltungszustand der lokalen Population als gut bewertet.

- *Greifvögel und Gebüschbrüter:*

Mäusebussard und Turmfalke wurden in der Umgebung bei der Jagd beobachtet. Beide Arten weisen zurzeit eine sehr hohe Siedlungsdichte auf und der Erhaltungszustand auf kontinentaler wie auf regionaler Ebene ist günstig. Alle Quadranten des betroffenen Kartenblattes sind mit mehreren Brutpaaren beider Arten besetzt, so dass auch von einem guten Erhaltungszustand der lokalen Population ausgegangen werden kann.

Brutplätze sind im Eingriffsbereich sicher auszuschließen, trotzdem sollten Rodungsarbeiten außerhalb der Brutzeit durchgeführt werden.

Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ist nicht zu erwarten, da das Bauvorhaben nicht mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens verbunden ist.

Für die beiden über Offenland jagenden Arten ist der geplante Straßenbau nicht mit einer nennenswerten Zunahme von Störungen verbunden, da durch die Verlagerung auf die neue Trasse eine Verkehrsberuhigung auf der bestehenden Bundesstraße 8 einhergeht.

*Unberücksichtigte Beeinträchtigungen:*

Auch hier gilt, dass durch die Verlagerung des Verkehrs auf die neue Trasse eine Verkehrsberuhigung auf der bestehenden Bundesstraße 8 einhergeht, so dass bisher evtl. wegen verkehrsbedingter Störungen nicht besiedelte Flächen wieder genutzt werden können. Dies gilt z.B. für Ackervögel wie die Feldlerche, die einen gewissen Abstand zu viel befahrenen Straßen einhält. Mit der geplanten neuen Straße tritt lediglich eine Verlagerung von Störzonen auf, was für die Feldlerche im vorliegenden Fall allerdings nicht gilt, da zum Waldrand hin auf jeden Fall ein mindestens gleich großer Abstand eingehalten wird, wie zu Straßen.

Besonders stöempfindliche Offenlandarten wie Gänse, Kraniche oder Wiesenbrüter kommen im Planungsgebiet nicht vor.

Dorngrasmücken, Goldammern und Feldsperlinge brüten an Straßenböschungen und z.T. in Begleitgehölzen an Autobahnen, sind also wenig stöempfindlich.

In Wäldern entlang von Straßen ist nur in einem schmalen Saumbereich eine niedrigere Siedlungsdichte der im Untersuchungsgebiet festgestellten, häufigen Waldvögel nachweisbar. Zusätzlich tritt hier ein Gewöhnungseffekt auf.

Lebensräume von saP-relevanten Amphibienarten sind nicht vorhanden.

Von baubedingten Störungen sind v.a. häufige und ungefährdete Waldrand und Wald bewohnende Vogelarten betroffen. Durch die begrenzte Bauzeit ist nicht von einer dauerhaften Verringerung des Fortpflanzungserfolges und damit einer Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen auszugehen.

Aussterbevorgänge und damit evtl. erforderliche Wiedereinwanderungen von Tierpopulationen sind im Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht zu erwarten.

#### *11. Resümee & weitere Hinweise:*

Auf die nachfolgenden Ausführungen in den Ziffern 2.3.6 und 2.4 dieses Beschlusses wird verwiesen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass der Bund Naturschutz mangels Vertretungsvollmacht nicht als Vertreter der Bürger von Seubersdorf i.d.OPf., die Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, auftreten kann.

#### Fazit:

Soweit vom Bund Naturschutz die Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und zur Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c UVPG 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 Unterlagen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben. Die Einwendungen des Bund Naturschutz werden daher, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

#### 2.3.6 Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. (im weiteren Verlauf mit Landesbund für Vogelschutz bezeichnet) hat mit Schreiben vom 28. März 2013 zu den Planunterlagen vom 15. November 2012 Stellung genommen und lehnt das Straßenbauvorhaben aus grundsätzlichen Erwägungen ab.

Begründet hat er seine ablehnende Haltung damit, dass

- a) aus seiner Sicht eine Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. nicht erforderlich ist, da der „Durchgangs-Fernverkehr“ aufgrund der Bahnbrücke, die ein Nadelöhr darstellt, vergleichsweise gering sei;
- b) die Ortsumgehung auch aus naturschutzfachlichen Gründen abzulehnen ist. Die Straße verlaufe entlang eines Waldrandes, an den relativ extensiv bewirtschaftete Wiesen und Weiden anschließen. Dieser ungestörte Biotopkomplex werde weit-

gehend entwertet und könne nicht in erforderlichem Umfang ausgeglichen werden und

- c) er sich im Übrigen der Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. anschließt.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

zu a): Entsprechend der Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak (im weiteren Verlauf mit Verkehrsgutachter bezeichnet) aus dem Jahr 2012 ist die Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. im Bereich der Regensburger Straße am Normalwerktag mit 5.000 Kfz/24 h bis 5.200 Kfz/24 h je nach betrachtetem Abschnitt belastet. Nördlich der Kreuzung Bahnhofstraße/Ortsstraße „Am Buchberg“ weist die Bundesstraße 8, Nürnberger Straße, eine Verkehrsbelastung von 4.600 Kfz/24 h auf. Die Belastung der Bundesstraße 8 geht bis zur Bahnunterführung auf 3.700 Kfz/24 h zurück. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 6 % bzw. 7 %. Aus den Ergebnissen der Verkehrsbefragungen sowie der Verkehrsmodellrechnung hat der Verkehrsgutachter den Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf., getrennt für den Gesamtverkehr (alle Kfz) und den Güterverkehr (Lkw und Lastzüge) ermittelt. Im Gesamtverkehr (alle Kfz) beträgt der Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf. 2.250 Kfz/24 h als Summe beider Fahrtrichtungen. Der Durchgangsverkehrsanteil an der Gesamtbelastung liegt am nordwestlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. (3.640 Kfz/24 h) bei 62 %, in der Ortsmitte (südlich der Kreuzung Bahnhofstraße/Ortsstraße „Am Buchberg“, 5.240 Kfz/24 h) bei 43 % und am südlichen Ortsrand (5.090 Kfz/24 h) bei 44 %.

Im Güterverkehr (Lkw, Lastzug, Sattelschlepper, ohne Busse) wurden insgesamt 160 Lkw-Fahrten/Tag als Summe beider Fahrtrichtungen, ausschließlich im Zuge der Bundesstraße 8, ermittelt. Die Durchgangsverkehrsanteile am gesamten Güterverkehr (ohne Busse) liegen bei 64 % am nordwestlichen Ortsrand, bei 60 % in der Ortsmitte und bei 53 % am südlichen Ortsrand. Anzumerken wäre in diesem Zusammenhang, dass die Bahnunterführung von 85 % der Fahrzeuge, die dem Schwerverkehr zugeordnet werden können (275 Lkw und Busse/24 h), befahrbar ist, ca. 15 % (rd. 50 Lkw/24 h) weichen auf die Umleitungsstrecke über Freihausen/Alfalterbach aus.

Die Bundesstraße 8 erhält im Prognose-Nullfall eine Belastung von 4.100 Kfz/24 h in der Bahnunterführung Nürnberger Straße, 5.700 Kfz/24 h bzw. 5.800 Kfz/24 h in der Ortsmitte südlich der Kreuzung Bahnhofstraße/Ortsstraße „Am Buchberg“ und 5.600 Kfz/24 h in der Regensburger Straße.

Mit der Umgehung Seubersdorf i.d.OPf. ist es möglich, den gesamten Durchgangsverkehr im Zuge der Bundesstraße 8 aus der Ortsdurchfahrt heraus zu verlagern. Die Umgehung erhält im Neubauabschnitt eine Belastung von 2.800 Kfz/24 h, davon rd. 230 Lkw und Busse/Tag (Schwerverkehrsanteil 8,2 %; tags 8 %, nachts 12 %). Die Entlastungswirkung beträgt 61 % in der Bahnunterführung, 41 % in der Ortsmitte und 42 % am südlichen Ortsrand. Im Schwerverkehr liegt die Entlastung in der Ortsmitte bei rd. 60 %.

Infolge der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. wird sich nach Feststellung des Verkehrsgutachters auch kein weiterer „Mautausweichverkehr“ von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 verlagern. Bei den im Rahmen der Erstellung der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Erhebungen wurden in der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. nur rd. 30 Lkw und Lastzüge erfasst, die die Kriterien für Mautausweichverkehr erfüllen (Lkw > 12 to; Fahrweite > 70 km). Dabei ist die Bahnunterführung Nürnberger Straße von rd. 85 % des Schwerverkehrs befahrbar. Entsprechend den Ausführungen des Verkehrsgutachters ist die Bundesstraße 8 auch künftig im Abschnitt zwischen den Autobahnanschlussstellen Nittendorf und Neumarkt i.d.OPf. bzw. Feucht keine attraktive Alternativroute zur Bundesautobahn A 3. Die Zeitverluste infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit auf der z. T. kurvigen und bergigen Bundesstraße 8 (insbesondere am Deiningen Berg) und in den Ortsdurchfahrten (u. a. Deining, Daßwang, Willenhofen, Hohenschambach, Deuring, Pollenried) sind auch nach dem Bau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. – mit Versatz über die heutige Staatsstraße 2251 und nunmehr 3 Kreisverkehren – so hoch, dass mit keiner zusätzlichen Verlagerung von Schwerverkehr von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 gerechnet werden muss. Auch in der Ortsdurchfahrt Daßwang wird der Schwerverkehr ebenfalls nicht über das Maß der allgemeinen Verkehrsentwicklung hinaus zunehmen. Wie der Verkehrsgutachter ausführt war an der amtlichen DTV-Zählstelle bei Daßwang nach Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen auf der Bundesstraße 8 keine Zunahme im Schwerverkehr festzustellen (DTV-SV 2000: 304 Lkw und Busse/Tag, DTV-SV 2005: 298 Lkw und Busse/Tag, DTV-SV 2010: 298 Lkw und Busse/Tag).

Bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak handelt es sich um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

- b) Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Letztmals fand im Sommer 2012 eine Bestandserhebung hinsichtlich Nutzungen und Vegetationen statt. Auf die Ausführungen in den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 3) wird verwiesen. Amtlich kartierte Biotope liegen demnach außerhalb des Untersuchungsraumes am nördlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und östlich der Staatsstraße 2251. Im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen liegt ein eigenerhobener Biotop, geschützt nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG. Es handelt sich dabei um den Biotoptyp magerer Altgrasbestand. Die Fläche wird jedoch durch die Straßenplanung nicht berührt.

Der Ausgleichsbedarf für die betroffenen Strukturen und Funktionen des Naturhaushaltes, die Art der Beeinträchtigungen, die angewendeten Grundsätze, die Ausgleichsfaktoren und der jeweilige Ausgleichsflächenbedarf sind in den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 12.1, Tabellen 1 (Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich – Bundesstraße 8) und 3 (Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich – Staatsstraße 2251) detailliert dargestellt. Auf die die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die vorgesehenen Maßnahmen im Bereich der Kompensationsfläche A2 wurde im Detail mit der hauptamtlichen Fachkraft für Naturschutz beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. abgestimmt und sind aus deren Sicht fachlich in Ordnung. Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung der Oberpfalz hat zur landschaftspflegerischen Begleitplanung ihr Einverständnis erklärt.

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

zu c) Auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses zur Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. wird verwiesen.

Fazit:

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

2.4 Private Belange und Würdigung der Einwendungen Privater

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

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich deshalb veranlasst, die personenbezogenen Daten in diesem Beschluss dahingehend zu anonymisieren, dass jedem Einwendungsführer eine Betriebsnummer zugeteilt wird. Die Zuordnung der individuellen Einwendungen zum jeweiligen Einwendungsführer ist damit bestimmbar und gewährleistet (BVerfG a. a. O.). [Anmerkung: Die Bezeichnung „Einwendungsführer“ wird - unabhängig vom Geschlecht des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit (Eheleute, Familien usw.) handelt – stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.]

2.4.1 Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer

2.4.1.1 Einzeleinwendungen

2.4.1.1.1 Vorbemerkungen

Die von den nachfolgenden Einwendungsführern vorgebrachten Einwendungen bezogen sich im Wesentlichen auf folgende Themenbereiche (stichpunktartig):

1. Verkehrszahlen, Verkehrsbedeutung

a) Fehlerhafte Verkehrsprognose, fehlende Verkehrsbedeutung

- Verkehrszählung vom Mai 2009 berücksichtigt nur den regionalen Verkehr, das überregionale Verkehrsaufkommen insbesondere die prognostische Entwicklung des überörtlichen Verkehrs und hierbei des Lkw-Verkehrs wurde nicht berücksichtigt, obwohl die Bundesstraße 8 als wichtige Alternativroute zur BAB A 3 (Stichworte: Mautausweichverkehr – Überlastung der BAB A 3; Verlagerung von Verkehr auf Landstraßen) angesehen wird. Es ergeben sich somit nicht nur auf Seubersdorf i.d.OPf. Auswirkungen,

sondern auch für die übrigen Ortsteile (Daßwang, Batzhausen, Schnufenhofen);

- die Verkehrsprognose wird angezweifelt, weil die Verkehrszahlen in der Vergangenheit sehr schwankten und eine deutliche Steigerung des Verkehrs bis 2030 unter Berücksichtigung des demographischen Wandels insbesondere in ländlichen Gebieten nicht plausibel erscheint;
- die parallel zur Bundesautobahn A 3 verlaufende Bundesstraße 8 hat an Verkehrsbedeutung verloren, so dass bis 2015 eine Abstufung zur Staatsstraße erfolgt. Aufgrund der veränderten Bedeutung für den überregionalen Verkehr haben sich die Planungsgrundlagen geändert, so dass sämtliche Prognosen neu zu erstellen und zu bewerten sind. Ebenfalls nicht berücksichtigt ist die Ausfahrt Frickenhofen im Zuge der Bundesautobahn A 3, die früher abfahrenden Lkw-Verkehr in Richtung Neumarkt i.d.OPf. reduziert;

Gefordert wird daher die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose, die die vorstehenden Kritikpunkte berücksichtigt; soweit das Projekt verwirklicht wird muss die Prognose durch Verkehrszählung überprüft werden.

b) Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf.

Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt mit gerade einmal 2.250 Fahrzeugen die dem Durchgangsverkehr zuzurechnen sind (ca. 40 % des Gesamtverkehrs) ist als relativ gering anzusehen. Der Ziel- und Quellverkehr wird durch die Ortsumgehung nicht sinken. Unzureichende Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. lassen sich hieraus nicht ableiten;

2. Fehlende Notwendigkeit einer Ortsumgehung

a) zu geringe Verkehrsbelastung

Mit der in vorstehender Ziffer 1 angeführten geringen Verkehrsbelastung - insbesondere hinsichtlich des Durchgangsverkehrs - lässt sich die geplante Ortsumgehung nicht rechtfertigen, zumal es sich um keine reine Ortsumgehung handelt, sondern der Verkehr an ein Wohngebiet am Ortsrand verlagert wird;

b) oberflächliche bzw. unzureichende Variantenuntersuchung

Sowohl die sogenannte „Nullvariante“ wie auch der Ausbau der bestehenden Straße wurden viel zu oberflächlich als Alternativen geprüft. Gerade mit diesen Varianten könnten der Eingriff in den Waldbereich, der Flächenverbrauch insgesamt und die Kosten minimiert werden. Weiterhin wäre der sich aus der Verkehrsverlagerung ergebende zusätzliche Lärmschutz entbehrlich;

### 3. Lärm- und Schadstoffbelastung, Erschütterungen, Grundwasserschutz

#### a) Belastungen allgemein

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen ist im Bereich der Wohngrundstücke mit erhöhten Erschütterungen (insbesondere während der Bauphase) und einer erhöhten Abgas- und Feinstaubbelastung zu rechnen;

#### b) Lärmbelastungen

- Durch die Verlagerung des Verkehrs an das Wohngebiet am Ortsrand und den hier – gegenüber der Ortsdurchfahrt - vorliegenden höheren Fahrgeschwindigkeiten sowie in Verbindung mit der insbesondere hinsichtlich des Lkw-Verkehrs höheren Verkehrsbelastung der Staatsstraße 2251 wird die Lärmbelastung für das Wohngebiet deutlich zunehmen. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind jedenfalls nicht ausreichend;
- die Effizienz der vorgesehenen Lärmschutzwand wird bezweifelt, da das Wohngebiet fälschlicherweise als Mischgebiet eingestuft wurde;
- nicht nur Seubersdorf i.d.OPf., sondern auch die Ortsteile Daßwang und Batzhausen werden höheren Lärmbelastungen ausgesetzt sein;
- die Schallschutzreduzierung durch den Splittmastixasphalt ist zeitlich begrenzt;

#### c) Lärmberechnung

- in die Lärmberechnung ist auch der von der Bahnlinie ausgehende Lärm mit einzubeziehen;
- in den Lärmberechnungen wurden nur Pkw und Lkw, jedoch nicht Traktoren mit Anhänger und Motorräder berücksichtigt;

#### d) Grundwasserschutz

Die Umgehung wird durch ein Wasserschutzgebiet gebaut. Aus den Planunterlagen wird nicht ausreichend ersichtlich, wie der Schutz des Grundwassers wesentlich verbessert werden kann. Flächenversiegelungen und Waldrodungen sind i.d.R. ebenso Belastungen wie der angenommene Verkehrszuwachs (Gefahrguttransporte!)

### 4. Verkehrssicherheit

#### a) Neue Gefahrenstellen

Die Ortsdurchfahrt weist eine niedrige Unfallbelastung aus. Die vorliegende Planung beeinträchtigt die verkehrssichere Nutzung der vorhandenen Orts- und Gemeindeverbindungsstraßen, da sich das Verkehrsaufkommen erhöhen wird und insbesondere im Bereich der „Bächmann-Kurve“ mit Rasern zu

rechnen ist. Durch die neue Ortsumfahrung werden neue Gefahrenstellen entstehen. Im Einzelnen:

- Anschluss der alten Bundesstraße 8 an die Ortsumgehung

Anstelle der geplanten gefährlichen Einmündung mit Abbiegespuren sollte hier ein Kreisverkehr vorgesehen werden, der auch geschwindigkeitsdämpfend wirkt;

- Anschluss Velburger Straße an die Staatsstraße 2251 und Kreuzung Krappenhofener Straße/Staatsstraße 2251

Die Einfahrt aus der Velburger Straße ist sehr spitzwinklig. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt sind Einbiegevorgänge nur mit äußerst erhöhter Aufmerksamkeit möglich. Mit zunehmender Verkehrsbelastung und dem erhöhten Lkw-Verkehr wird sich die Einbiegesituation weiter verschlechtern.

Auch an der unübersichtlichen Kreuzung Krappenhofener Straße/Staatsstraße 2251, an der es in den letzten Jahren bereits Unfälle gab, wird sich durch den angeführten zunehmenden Verkehr die Unfallgefährdung erhöhen.

Die Einmündungs- bzw. Kreuzungssituation ist daher entsprechend zu verbessern.

- b) Querung der Bundesstraße 8

Fußgänger und insbesondere die schulpflichtigen Kinder werden gezwungen sein die neue Bundesstraße 8 zu überqueren, was als besonders gefährlich anzusehen ist.

## 5. Naturschutz, Naturgenuss/Naherholung

- a) Naturschutz

Die Ortsumgehung vernichtet ein wunderbares Stück Natur. Ein Wald ca. 10 ha groß wird verbraucht und knapp zur Hälfte versiegelt. Insbesondere betroffen ist auch der Waldsaum, der den dahinterliegenden Wald schützt. Wald hat eine wichtige ökologische Funktion, ebenso ist er für die Naherholung von großer Bedeutung. Jegliche Rodung von Wald sollte sehr kritisch analysiert werden.

Auch wird bezweifelt, dass die zuletzt 2007 durchgeführten Ortsbegehungen ausreichend sind, dass besonders schützenswerte Arten der Fauna und Flora nicht beeinträchtigt werden;

- b) Naturgenuss/Naherholung

Durch die geplante Trassenführung am Waldrand werden nicht nur wertvolle Naturflächen, sondern auch ein Naherholungsgebiet zerstört, dass von den

Bürgern aus Seubersdorf i.d.OPf. gerne und oft genutzt wird. Spaziergänge, Joggen, Reiten und sonstige Freizeitbeschäftigungen am Wald entlang oder in das Waldgebiet hinein werden künftig - zumindest in der Nähe der neuen Bundesstraße 8 – nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt möglich sein.

6. Sonstiges

a) Auswirkungen der Ortsumgehung auf den Innerortsbereich von Seubersdorf i.d.OPf.

Die bisher vom Durchgangsverkehr profitierenden Geschäfte und Gewerbebetriebe werden Umsatzeinbußen hinnehmen müssen. Mit der Schließung von Geschäften sowie den Verlust von Arbeits- und Ausbildungsplätzen ist daher zu rechnen. Eine Vollversorgung (Bäcker, Metzger usw.) im Ort Seubersdorf i.d.OPf. wird nicht mehr möglich sein. Ebenso wird mit Wertverlusten zu rechnen sein.

b) Grundsätzliche Ablehnung der Ortsumgehung, Verschwendung von Steuergeldern

Die Ortsumgehung wird aus den vorstehend genannten Gründen und weil sie eine Verschwendung von Steuergeldern darstellt abgelehnt.

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.: Verkehrszahlen, Verkehrsbedeutung

a) *Fehlerhafte Verkehrsprognose, fehlende Verkehrsbedeutung (Anmerkung: Die Beantwortung der in Unterpunkten zusammengestellten Einwendungen erfolgt ohne weitere Unterteilung. Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2012 werden die Einwendungen im komplexen Zusammenhang beantwortet, da sich ansonsten aufgrund der thematisch z.T. übergreifenden Einwendungen unnötige Wiederholungen ergeben würden)*

Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen hat der Vorhabensträger den anerkannten Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak (im weiteren Verlauf mit Verkehrsgutachter bezeichnet) beauftragt die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der neuen Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Prognosejahr 2030 sowie die Entlastungswirkungen auf die Ortsdurchfahrt zu ermitteln. Dabei wurden auch die sich durch die

Beseitigung der derzeit auf 3,80 m höhenbeschränkten Bahnunterführung in der Ortsdurchfahrt ergebenden Auswirkungen mit berücksichtigt. Grundlage der Verkehrsuntersuchung bildeten – wie von den Einwendungsführern festgestellt – im Mai 2009 an Normalwerktagen durchgeführte Verkehrszählungen und –befragungen.

So wurden an 7 Kreuzungen und Einmündungen sowie an 1 Querschnitt die Verkehrsströme getrennt nach Fahrtrichtungen und Verkehrsmitteln erfasst. Die Zählung umfasste alle wichtigen Knotenpunkte im Zuge der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf., den Kreisverkehrsplatz Bundesstraße 8 / Staatsstraße 2251, die Einmündung Staatsstraße 2251 / Velburger Straße und den Querschnitt Bahnunterführung Velburger Straße (siehe Abbildung 7). Darüber Hinaus wurde an 3 Querschnitten am Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. der Verkehr in Fahrtrichtung ortseinwärts polizeilich angehalten und die Fahrer nach Herkunft und Ziel der Fahrt befragt. Die Lage der Befragungsstellen kann der nachfolgenden Abbildung 7 entnommen werden.



Abbildung 7: Übersichtsplan Seubersdorf i.d.OPf. – Eintragung der Zähl- und Befragungsstellen

Insgesamt wurden in den 8 Stunden die Fahrer von 2.547 Kfz (davon 191 Lkw und Lastzüge) nach Herkunft und Ziel der Fahrt befragt, was im Mittel 50 % des 24-Stunden-Verkehrs in Befragungsrichtung entspricht. Der Erfassungsgrad ist nach Feststellung des Verkehrsgutachters sehr gut, wäh-

rend des Befragungszeitraumes konnte nahezu jedes ankommende Fahrzeug befragt werden, wodurch fundierte Aussagen zum Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr möglich sind.

Die Befragungsergebnisse wurden auf Kfz/24 Stunden hochgerechnet; die Ermittlung der Hochrechnungsfaktoren basierte dabei auf den Ergebnissen der Knotenpunktzählungen. Diese Vorgehensweise entspricht der hierfür üblichen Praxis. Die sich damit ergebenden Gesamtverkehrsbelastungen sind der nachfolgenden Abbildung 8 zu entnehmen.

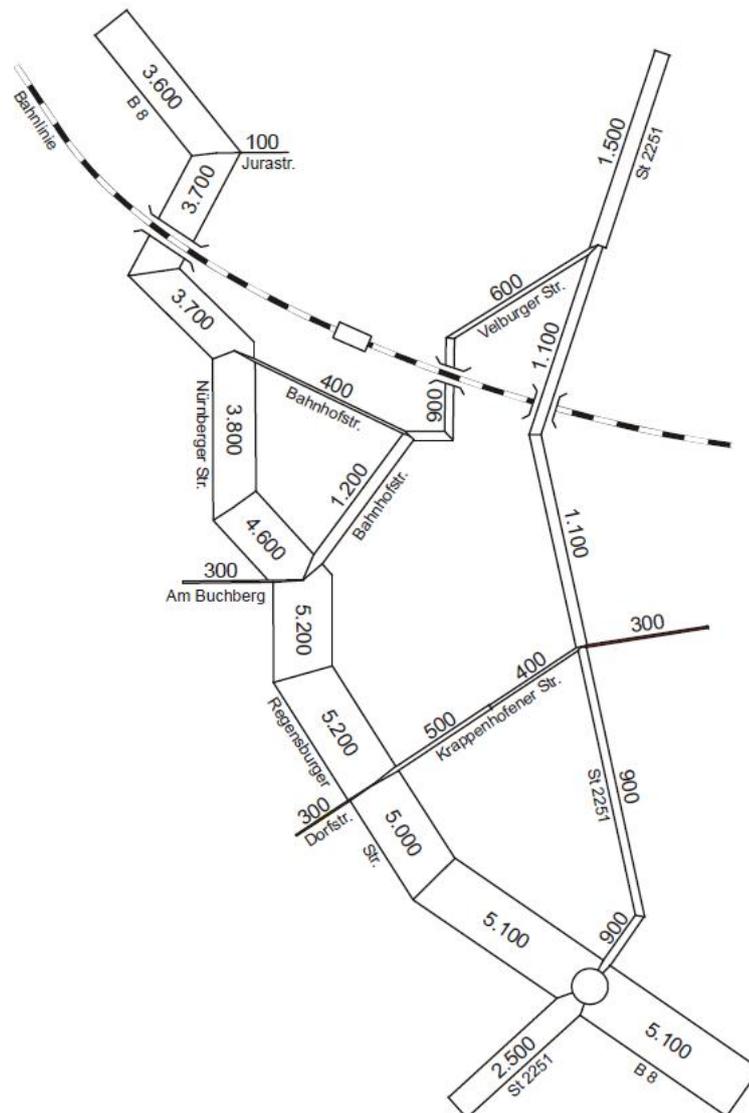


Abbildung 8: Gesamtverkehr Seubersdorf i.d.OPf. in 24 h

Aus den Ergebnissen der Verkehrsbefragungen sowie der Verkehrsmodellrechnung Analyse wurde der Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf., getrennt für den Gesamtverkehr (alle Kfz) und den Güterverkehr (Lkw und Lastzüge) ermittelt. Im Gesamtverkehr (alle Kfz) beträgt der Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf. 2.250 Kfz-Fahrten/24 h als

Summe beider Fahrrichtungen. Rd. 90 % (2.040 Kfz-Fahrten/24 h) sind Durchgangsverkehr im Zuge der Bundesstraße 8, knapp 10 % (200 Kfz-Fahrten/24 h) sind Durchgangsverkehr auf der Beziehung Bundesstraße 8 Neumarkt i.d.OPf. – Staatsstraße 2251 Freihausen; diese belasten jedoch auch die Ortsdurchfahrt auf ganzer Länge. Der Durchgangsverkehrsanteil an der Gesamtbelastung liegt am nordwestlich Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. (3.600 Kfz/Tag) bei 62 %, in der Ortsmitte (südlich Kreuzung Bahnhofstraße / Am Buchberg, 5.200 Kfz/24 h) bei 43 % und am südlichen Ortsrand (5.100 Kfz/24 h) bei 44 % (vgl. Abbildung 9).

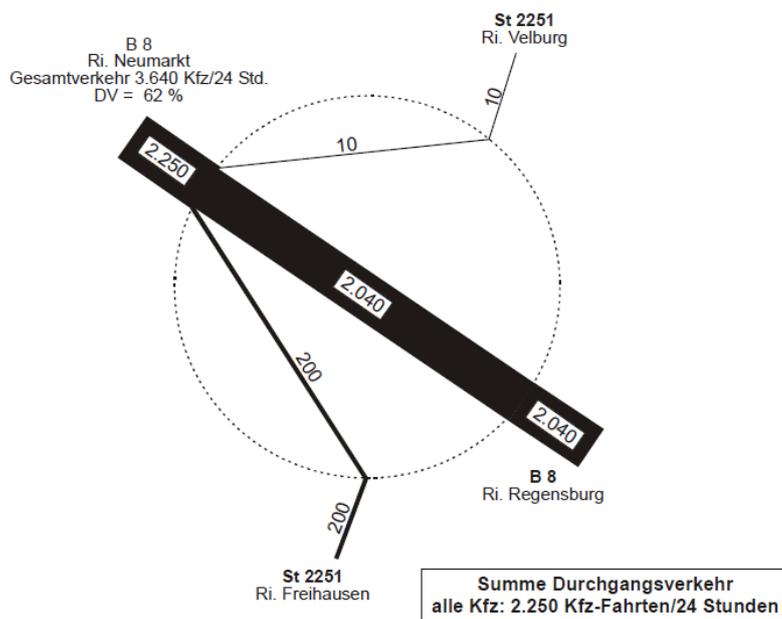


Abbildung 9: Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs (DV) in Seubersdorf i.d.OPf. – Gesamtverkehr in Kfz/24 h (Summe beider Fahrrichtungen)

Im Güterverkehr (Lkw, Lastzug, Sattelschlepper, ohne Busse!) wurden insgesamt 160 Lkw-Fahrten/24 h als Summe beider Fahrrichtungen ermittelt, ausschließlich im Zuge der Bundesstraße 8. Die Durchgangsverkehrsanteile am gesamten Güterverkehr (ohne Busse) liegen bei 64 % am nordwestlichen Ortsrand, bei 60 % in der Ortsmitte und bei 53 % am südlichen Ortsrand (vgl. Abbildung 10).

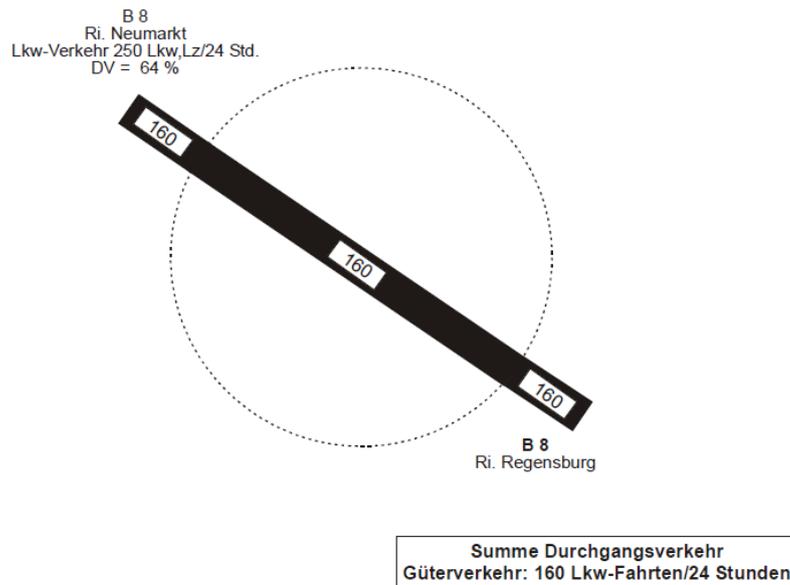


Abbildung 10: Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs (DV) in Seubersdorf i.d.OPf. – Güterverkehr in Kfz/24 h (Summe beider Fahrtrichtungen)

Aus den Ergebnissen der Verkehrsbefragungen wurde für jede Befragungsstelle eine sog. Herkunft-Ziel-Verteilung ermittelt, die detaillierte Aussagen über den Einzugsbereich der Straße sowie über den Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr von Seubersdorf i.d.OPf. ermöglicht.

Auf der Bundesstraße 8 südöstlich des Kreisverkehrsplatzes Staatsstraße 2251 kommen im Gesamtverkehr insgesamt 19 % aus den Ortsteilen an der Bundesstraße 8 (Neuhausen, Daßwang, Willenhofen). 10 % der Fahrten stammen aus dem Bereich Beratzhausen, Hemau, Laaber bis Nittendorf, 11 % aus der Stadt Regensburg und 3 % über Regensburg hinaus. Ein Drittel der Fahrten (33 %) kommt aus Parsberg und 6 % aus Hohenfels u. weiter. Von der Staatsstraße 2234 von Süden fahren 18 % zu (aus Kemnathen, Breitenbrunn, Dietfurt, Riedenburg, etc.).

Die Fahrtziele liegen zu 31 % in Seubersdorf i.d.OPf. 43 % sind Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 mit Fahrtzielen in Batzhausen, Deining, Neumarkt i.d.OPf. und weiter. 19 % biegen auf die Staatsstraße 2251 Richtung Südwesten ab, die Fahrtziele liegen in Schnufenhofen, Freihausen, Staufersbuch (9 %) oder weiter in Mühlhausen, Berching oder Greding (10 %). Über die Staatsstraße 2251 Richtung Norden fahren 7 % mit Fahrtzielen in Eichenhofen, Velburg oder weiter.

Im Lkw-Verkehr (Lkw  $\geq$  3,5 to, Lastzug, Sattelschlepper) sind die Herkünfte und Fahrtziele weiträumiger verteilt. So kommen nur 11 % der Lkw aus Daßwang und Willenhofen und 21 % aus Parsberg aber 18 % aus Beratz-

hausen, Hemau, Laaber etc., 16 % aus Regensburg und 13 % aus Hohenfels und weiter. Nur 13 % der Lkw sind Zielverkehr nach Seubersdorf i.d.OPf., 56 % der Fahrtziele (105 Lkw/Tag) liegen an der Bundesstraße 8 bis Neumarkt i.d.OPf. oder weiter bis Nürnberg. Von diesen müssen rd. 25 Lkw/Tag in Fahrtrichtung Neumarkt i.d.OPf. aufgrund der höhenbeschränkten Bahnunterführung in Seubersdorf i.d.OPf. die Lkw-Umleitungsrouten über Freihausen und Alfalterbach (Kreisstraße NM 22) befahren. 18 % der Fahrtziele liegen an der Staatsstraße 2251 Süd (Schnufenhofen, Freihausen, Staufersbuch, Mühlhausen i.d.OPf. u. weiter) und 13 % der Lkw fahren auf die Staatsstraße 2251 Richtung Velburg und weiter.

Auf der Staatsstraße 2251 nördlich Seubersdorf i.d.OPf. kommen 32 % aller Fahrten in Fahrtrichtung Süd aus Eichenhofen, Hollerstetten oder Weiling und 6 % fahren von der Kreisstraße NM 32 aus Darshofen oder Parsberg zu. 26 % kommen aus Velburg, 15 % aus den Gemeinden und Ortsteilen nördlich Velburg und 6 % aus dem Landkreis Amberg-Sulzbach. Von der Bundesautobahn A 3 aus Nürnberg und weiter fahren 15 % zu.

Die Fahrtziele liegen zu 54 % in Seubersdorf i.d.OPf.. 25 % fahren über die Staatsstraße 2251 östlich und südlich Seubersdorf i.d.OPf. vorbei nach Schnufenhofen, Freihausen, Staufersbuch, Berching und weiter. 20 % benutzen die Bundesstraße 8 in Richtung Regensburg, davon haben 11 % ihr Fahrtziel entlang der Staatsstraße 2234 Süd in Breitenbrunn bis Dietfurt.

Die Verteilung im Gesamtverkehr (vgl. Abbildung 11) zeigt den relativ regionalen Einzugsbereich der Bundesstraße 8 nördlich Seubersdorf i.d.OPf.. So kommen 31 % aller Fahrten in Fahrtrichtung Seubersdorf i.d.OPf. aus Batzhausen oder Alfalterbach, 9 % aus Deining oder dem Bereich Deumauer, 5 % aus Sengenthal oder Mühlhausen und 46 % aus Neumarkt i.d.OPf.. Nur 9 % der Herkünfte liegen westlich oder nördlich Neumarkt i.d.OPf. bis Nürnberg.

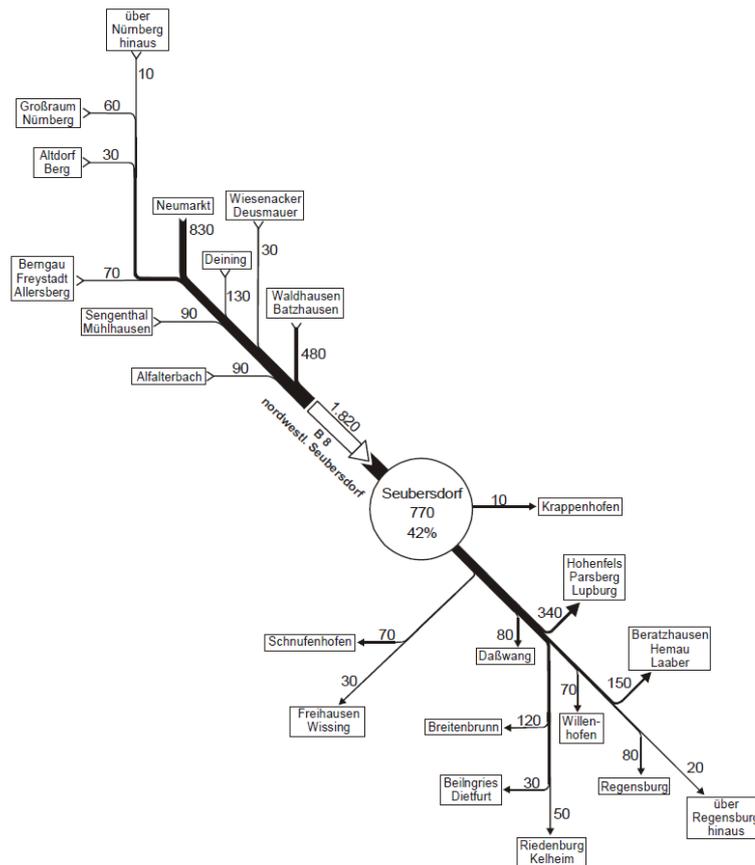


Abbildung 11 Herkunft-Ziel-Verteilung für die Bundesstraße 8 nordwestlich Seubersdorf i.d.OPf. in Fahrtrichtung Seubersdorf i.d.OPf. – Gesamtverkehr in Kfz/24 h

42 % der Fahrtziele liegen in Seubersdorf i.d.OPf., 58 % sind Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8. Davon liegen 5 % in Schnufenhofen oder Freihausen, 5,5 % in Daßwang oder Krappenhofen, 4 % in Willenhofen und 8 % in Beratzhausen, Hemau oder Laaber. Nach Regensburg und weiter fahren 5,5 %. Über die Staatsstraße 2234 Nord nach Parsberg fahren 19 %, über die Staatsstraße 2234 Süd nach Breitenbrunn, Dietfurt und weiter fahren 11 %.

Wie an der Bundesstraße 8 südwestlich Seubersdorf i.d.OPf. sind auch an der Bundesstraße 8 nordwestlich Seubersdorf i.d.OPf. die Herkünfte und Fahrtziele im Lkw-Verkehr (vgl. Abbildung 12) weiträumiger verteilt. So kommen „nur“ 74 % der Lkw-Fahrten aus dem Nahbereich bis einschl. Neumarkt i.d.OPf. (im Gesamtverkehr 91 %), aber 26 % aus den Gebieten westlich und nördlich von Neumarkt i.d.OPf. (im Gesamtverkehr 9 %). 33 % der Fahrtziele im Lkw-Verkehr liegen in Seubersdorf i.d.OPf., 66 % (80 Lkw-Fahrten/24 h) der Fahrten ortseinwärts sind Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf.. Davon fahren 17 % nach Parsberg oder Hohenfels, 13 % nach Beratzhausen, Hemau oder Laaber und 21 % nach Regensburg und weiter.



sich dabei bisher im Allgemeinen um 4-Stunden-Zählungen an 8 Tagen eines Jahres (seit 2000 reduziert auf 3-Stunden-Zählungen), aus denen der durchschnittliche tägliche Verkehr eines Jahres (DTV in Kfz/24 h) ermittelt wird. Für die Bundesstraße 8 südöstlich Seubersdorf i.d.OPf. (Zählstelle östlich Daßwang) ist die Verkehrsentwicklung seit 1975 in der nachfolgenden Tabelle 2 zusammengestellt (Anm.: Im Abschnitt der Bundesstraße 8 zwischen Seubersdorf i.d.OPf. und Deining ist keine DTV-Zählstelle vorhanden). Es handelt sich bei den DTV-Werten um Jahresmittelwerte, die auch das im Allgemeinen schwächere Verkehrsaufkommen an Wochenenden und in den Wintermonaten anteilmäßig berücksichtigen.

	B 8 östlich Daßwang			
	Gesamtverkehr		Schwerverkehr	
1975	1.667	+53 %	330	+71 %
1980	2.555	-12 %	564	-56 %
1985	2.255	+32 %	248	+27 %
1990	2.971	+43 %	316	+25 %
1995	4.252	-11 %	396	-23 %
2000	3.783	-2 %	304	-2 %
2005	3.711	+13 %	298	±0 %
2010	4.209		298	

Tabelle 7: Verkehrsentwicklung 1975 – 2010 im DTV auf der Bundesstraße 8 östlich Daßwang – Gesamtverkehr und Schwerverkehr (Bus, Lkw  $\geq$  3,5 to, Lz) in Kfz/24 h

Im Gesamtverkehr traten in den Zeiträumen 1985 – 1990 und 1990 – 1995 überproportionale Verkehrszunahmen auf der Bundesstraße 8 bei Daßwang ein (+32 % bzw. +43 %), die auf die Deutsche Einheit und die Grenzöffnungen nach Osten zurückzuführen sind. Im darauffolgenden Zeitraum 1995 – 2000 war wieder ein Rückgang der Belastung um -11 % zu verzeichnen, im Zeitraum 2000 – 2005 war eine relative Stagnation festzustellen. Im Zeitraum 2005 – 2010 hat die DTV-Belastung wieder um +13 % zugenommen, so dass jetzt wieder das Belastungsniveau von 1995 erreicht wurde. Insgesamt ist festzustellen, dass die Belastung der Bundesstraße 8 östlich Daßwang in den 15 Jahren von 1995 bis 2010 nicht mehr zugenommen hat.

Im Schwerverkehr (Bus, Lkw  $\geq$  3,5 to, Lastzug) ergibt sich ein ähnliches Bild. Nach den starken Belastungsanstiegen in den Zeiträumen 1985 – 1990 (+27 %) und 1990 – 1995 (+25 %) erfolgte bis 2000 ein Rückgang um -23 %. Seit 2000 stagniert die Schwerverkehrsbelastung im DTV bei rd. 300 Lkw und Bussen/Tag. Zunahmen im Schwerverkehr infolge der Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen seit Anfang 2005 sind nicht ablesbar. An der Zählstelle Bundesstraße 8 östlich Daßwang lag der Schwerver-

kehranteil im DTV 2010 bei 7,1 % (Tagwert 6,8 %; Nachtwert 9,7 %). Der Anteil ist um rd. 1 Prozentpunkt niedriger als der am Werktag im Mai 2009 auf der Bundesstraße 8 östlich Seubersdorf i.d.OPf. ermittelte Wert (8,0 %), was nach Angaben des Verkehrsgutachters als normal einzustufen ist, da in den DTV<sub>Schwerverkehr</sub> auch die schwächer belasteten Wochenenden (Fahrverbot für Lkw an Sonn- und Feiertagen) eingerechnet werden. Maßgebendes Kriterium für die Verkehrsentwicklung ist nicht der Kfz-Bestand, sondern die Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland. Die Entwicklung der Gesamtfahrleistung in der Bundesrepublik seit 1960 ist in Tabelle 8 dargestellt. Nach starken Zuwachsraten von 1960 bis 1980 erfolgte im Zeitraum 1980 – 1985 eine Rezessionsphase (Zuwachs nur +4 %), mit der anschließenden wirtschaftlichen Hochkonjunktur ergab sich im Zeitraum 1985 – 1990 wieder ein Anstieg der Jahresfahrleistung um +27 % (Tabelle 8, linke Spalte). Mit Berücksichtigung der neuen Bundesländer stieg die Jahresfahrleistung im Zeitraum 1991 – 1999 um jeweils 1 – 3 % pro Jahr. Nach einem leichten Rückgang der Jahresfahrleistung im Jahr 2000 wurde im Jahr 2001 wieder ein deutlicher Anstieg um +3 % festgestellt. Seit 2001 ist im Prinzip eine Stagnation der Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik insgesamt zu verzeichnen mit Zuwächsen bzw. Abnahmen um 0 – 2 Prozent pro Jahr. Der bisher höchste für das Jahr 2004 ermittelte Wert der Fahrleistung wurde erstmalig wieder im Jahr 2009 überschritten, seitdem gibt es wieder einen leichten Anstieg. In den letzten 10 Jahren ergab sich eine Steigerung der Fahrleistung insgesamt um 6 %.

Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (alte Bundesländer)		Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (einschl. neuer Bundesländer)	
1960	115,8		1996	630,9	
1965	186,6	+61 %	1997	636,6	+1 %
1970	251,0	+35 %	1998	648,0	+2 %
1975	301,8	+20 %	1999	668,6	+3 %
1980	367,9	+22 %	2000	668,6	-1 %
1985	384,3	+4 %	2001	663,3	+3 %
1990	488,3	+27 %	2002	682,7	+1 %
	mit neuen Bundesländern		2003	687,3	-1 %
1990	567,1		2004	682,2	+2 %
1995	624,5	+10 %	2005	696,4	-2 %
2000	663,3	+6 %	2006	684,3	+0 %
2005	684,3	+3 %	2007	687,3	+1 %
2010	704,8	+3 %	2008	692,0	+1 %
			2009	690,1	-0 %
			2010	699,0	+1 %
				704,8	+1 %

Tabelle 8: Gesamtfahrleistung im Kfz-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (bis 1990 alte Bundesländer, ab 1990 einschließlich der neuen Bundesländer)  
Quelle: BMVI/DIW, Verkehr in Zahlen

Trägt man in Anlehnung an die Richtlinien zur Anlage von Straßen Teil: Querschnitte (RAS-Q) die Entwicklung der Jahresfahrleistung in einem Diagramm auf, verbindet die Punkte und normiert die Kurve auf das Jahr 2010 = 1.0, so ergibt sich die in Abbildung 13 dargestellte Entwicklung. Nach der Verkehrsabnahme der Gesamtfahrleistung 2005 um 2 % gegenüber 2004 ist die Fahrleistung von 2005 bis 2007 trotz der guten Wirtschaftskonjunktur bundesweit nur um 1 % angestiegen. Nach dem leichten Rückgang im Krisenjahr 2008 ist in den Jahren 2009 und 2010 wieder eine leichte Zunahme der Fahrleistung eingetreten, die sich in den nächsten Jahren noch fortsetzen wird. Die Verkehrsentwicklung auf der Bundesstraße 8 im Abschnitt Regensburg – Neumarkt i.d.OPf. ist als uneinheitlich zu bezeichnen. Bei Berücksichtigung nur der überregionalen Entwicklung ergibt sich nach Abbildung 13 eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 um rd. 6 %. Dabei ist im Zeitraum 2020 – 2025 aufgrund der demografischen Entwicklung kaum noch ein Zuwachs zu erwarten, im Zeitraum 2025 – 2030 wird die Belastung stagnieren bzw. wieder leicht abnehmen. Diese Prognose beinhaltet jedoch nicht spezielle örtliche Entwicklungen aufgrund der Flächenausweisungen für Wohn- und Gewerbegebiete. Aufgrund der Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 8 und der dynamischen Entwicklungen in den Räumen Neumarkt i.d.OPf. und Regensburg wird für den Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 bis 2030 eine Zunahme um rd. 10 % angesetzt (Gesamtverkehr und Schwerverkehr).

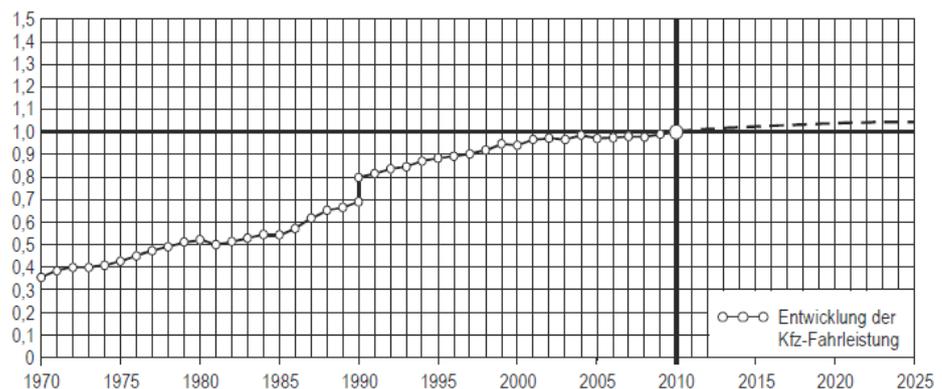


Abbildung 13: Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Basis 2010

Die Simulation der Verkehrsbelastungen für die Analyse, den Prognose-Nullfall und den Planungsfall mit Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. wurde mit einem detaillierten Verkehrsmodell durchgeführt. Das kapazitätsabhängige, iterative Wegewahlmodell berücksichtigt neben den Streckenmerkmalen (Kapazität, Geschwindigkeit, Streckenlänge) auch Knoten-

punktsmerkmale (ohne oder mit Signalanlage, Abbiegewiderstände in Form von unterschiedlichen Zeitzuschlägen).

In Abbildung 14 sind die Prognosebelastungen für den sog. Prognose-Nullfall dargestellt. Prognosehorizont ist das Jahr 2030. Der Prognose-Nullfall gibt an, welche Belastungen sich bis zum Jahr 2030 einstellen werden, wenn keine Verlegung der Bundesstraße 8 erfolgt und die bestehende Bahnunterführung höhenbeschränkt bleibt. In Seubersdorf i.d.OPf. sind die geplanten Gewerbegebiete nördlich der Bahn und am südöstlichen Ortsrand im Prognose-Nullfall berücksichtigt. Der Prognose-Nullfall dient als Basis für die Ermittlung der verkehrlichen Wirksamkeit des Planfalles mit Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf.. Alle Be- und Entlastungen wurden im Vergleich zum Prognose-Nullfall ermittelt und dargestellt.

Die Bundesstraße 8 erhält im Prognose-Nullfall eine Belastung von 4.100 Kfz/24 h in der Bahnunterführung Nürnberger Straße, 5.700 Kfz/24 h bzw. 5.800 Kfz/24 h in der Ortsmitte südlich der Kreuzung Bahnhofstraße / Am Buchberg und 5.600 Kfz/24 h in der Regensburger Straße. Die Belastung der Staatsstraße 2251 nimmt östlich Seubersdorf i.d.OPf. auf 1.200 Kfz/24 h nördlich und 1.000 Kfz/24 h südlich der Kreuzung Krappenhofener Straße zu.

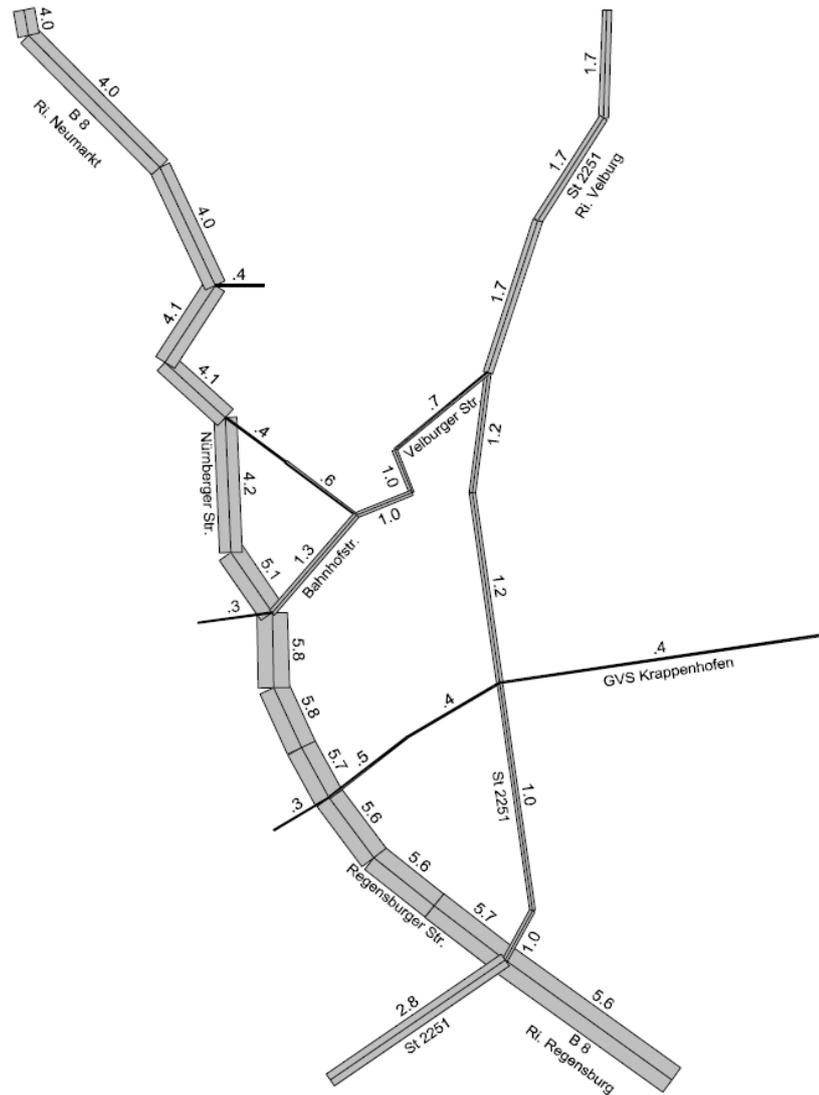


Abbildung 14: Straßenbelastung Seubersdorf i.d.OPf. – Prognosenullfall 2030, Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 h

In Abbildung 15 sind die Prognosebelastungen 2030 in Seubersdorf i.d.OPf. mit Ortsumgehung dargestellt. Abbildung 16 zeigt die Differenzbelastungen bzw. die Entlastungswirkungen auf die Ortsdurchfahrt gegenüber dem Prognose-Nullfall. Dabei sind Entlastungen grün, die Trasse der Umgehung und zusätzliche Belastungen sind rot dargestellt.

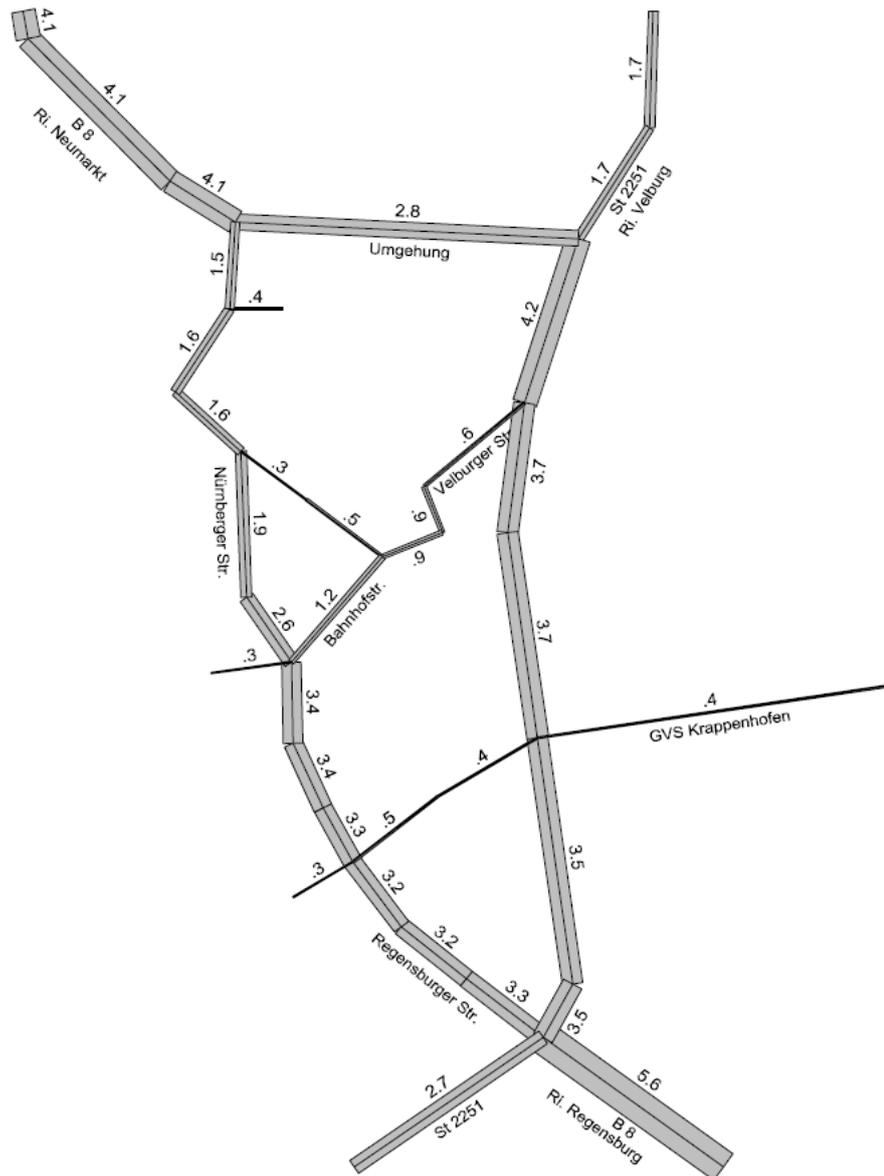


Abbildung 15: Straßenbelastung Seubersdorf i.d.OPf. – Planungsfall mit Ortsumgehung  
Seubersdorf i.d.OPf. - Prognose 2030, Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 h

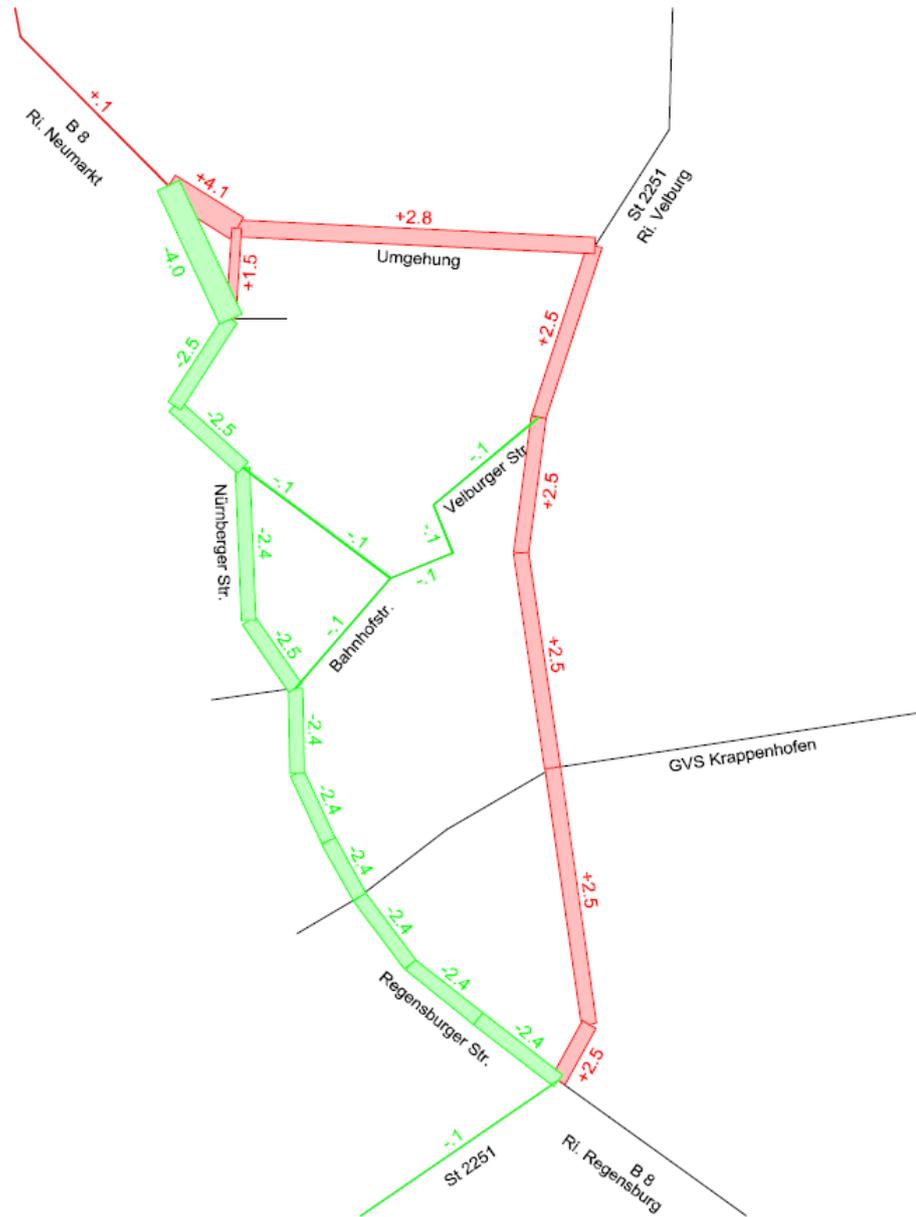


Abbildung 16: Entlastungswirkung Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. Prognose 2030  
grün: Verkehrsabnahme; rot: Verkehrszunahme

Die Ortsumgehung erhält im Bereich der Neubautrasse eine Prognosebelastung von 2.800 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil wird bei 8,2 % liegen (rd. 230 Lkw und Busse/24 h; Tagwert 8 %, Nachtwert 12 %), unter Berücksichtigung des zusätzlichen Schwerverkehrs, der heute aufgrund der höhenbeschränkten Bahnunterführung die Umleitungsstrecke über Freihausen und Alfalterbach nutzen muss (rd. 50 Lkw und Lastzüge/24 h). Mit der Umgehung wird der gesamte Durchgangsverkehr durch Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 aus der Ortsdurchfahrt herausverlagert. So verbleiben in der Bahnunterführung Nürnberger Straße 1.600 Kfz/24 h, das bedeutet gegenüber dem Prognose-Nullfall eine Entlastung um - 61 %. In der Ortsmitte südlich der Kreuzung Bahnhofstraße /

Am Buchberg verbleiben 3.400 Kfz/24 h, die Entlastung beträgt - 41 % und am südlichen Ortsrand beträgt die Entlastung - 42 % (von 5.700 Kfz/24 h im Nullfall auf 3.300 Kfz/24 h im Fall mit Umgehung). Infolge geringfügiger Änderungen im Quell-/Zielverkehr werden die Bahnunterführung Velburger Straße und die Bahnhofstraße leicht entlastet.

Infolge der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. wird die heutige Staatsstraße 2251 im Abschnitt zwischen der Einmündung der Umgehung und dem bestehenden Kreisverkehrsplatz Bundesstraße 8, Regensburger Straße, um 2.500 Kfz/24 h zusätzlich belastet. Die Prognosebelastungen liegen dann bei 4.200 Kfz/24 h nördlich der Velburger Straße, bei 3.700 Kfz/24 h im Bereich der Bahnüberführung und bei 3.500 Kfz/24 h im Abschnitt zwischen Kreisverkehr Bundesstraße 8 und Krappenhofener Straße. Die Belastung im Schwerverkehr wird bei rd. 350 Lkw und Bussen/Tag liegen, das bedeutet einen Schwerverkehrsanteil von knapp 8,5 % (tags 9 %, nachts 12 %) nördlich der Velburger Straße, 9,5 % (tags 8 %, nachts 14 %) in Höhe Bahnüberführung und 10,0 % (tags 9 %, nachts 15 %) im Abschnitt zwischen Bundesstraße 8 und Krappenhofener Straße.

#### „Mautausweichverkehr“

Infolge der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 wird sich nach Feststellung des Verkehrsgutachters kein weiterer „Mautausweichverkehr“ von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 verlagern. Bei den Erhebungen wurden in der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. nur rd. 30 Lkw und Lastzüge (Ergebnis der Verkehrsbefragungen) erfasst, die die Kriterien für Mautausweichverkehr erfüllen (Lkw > 12 to; Fahrtweite > 70 km). Ein Teil davon sind regionale Lkw-Verkehre, die heute nicht mehr den Umweg über die mautpflichtige Bundesautobahn A 3 nehmen. Die Bahnunterführung Nürnberger Straße ist dabei von rd. 85 % des Schwerverkehrs befahrbar. Nur rd. 50 Lkw/Lz pro Tag müssen auf die Umleitung über Schnufenhofen u. Alfalterbach ausweichen.

Die Bundesstraße 8 ist auch künftig im Abschnitt zwischen den Autobahnanschlussstellen Nittendorf und Neumarkt i.d.OPf. bzw. Feucht keine attraktive Alternativroute zur Bundesautobahn A 3. Die Zeitverluste infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit auf der z. T. kurvigen und bergigen Bundesstraße 8 (insbesondere am Deininger Berg) und in den Ortsdurchfahrten (u. a. Deining, Daßwang, Willenhofen, Hohenschambach, Deuring, Pollenried) sind auch nach Bau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. – mit Versatz über die heutige Staatsstraße 2251 und

3 Kreisverkehren – so hoch, dass mit keiner zusätzlichen Verlagerung von Schwerverkehr von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 zu rechnen ist.

Auch in der Ortsdurchfahrt Daßwang wird der Schwerverkehr ebenfalls nicht über das Maß der allgemeinen Verkehrsentwicklung hinaus zunehmen. An der amtlichen DTV-Zählstelle bei Daßwang war nach Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen auf der Bundesstraße 8 keine Zunahme im Schwerverkehr festzustellen:

DTV-SV 2000: 304 Lkw und Busse/24 h

DTV-SV 2005: 298 Lkw und Busse/24 h

DTV-SV 2010: 298 Lkw und Busse/24 h

#### Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 8

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt.

#### Autobahnausfahrt Frickenhofen

Die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Anschlussstelle an die A 3 bei Frickenhofen wurden durch den Verkehrsgutachter in mehreren Verkehrsuntersuchungen ermittelt. Grundlage bildete das Großraummodell Neumarkt i.d.OPf., das bis Deining und Velburg reicht. Es wurde festgestellt, dass großräumige Verlagerungen von Verkehren aus den Bereichen Deining und Velburg (Bundesstraße 8, Staatsstraße 2220) auf die neue Anschlussstelle nur in sehr geringem Umfang auftreten (rd. 200 Kfz/24 h weniger auf der Bundesstraße 8 im Abschnitt Deining – Neumarkt i.d.OPf.). Auf den Bereich Seubersdorf i.d.OPf. hat die neue Anschlussstelle bei Frickenhofen keine Auswirkungen.

Durch eine Verkehrszählung an der neuen Anschlussstelle bei Frickenhofen im Juli 2013 wurden die prognostizierten Verkehrsmengen, an der neuen Anschlussstelle weitgehend bestätigt.

b) *Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf.*

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen in a) weist die Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8, je nach betrachteten Abschnitt, eine Verkehrsbelastung zwischen 3.700 Kfz/24 h und 5.200 Kfz/24 h auf, wobei sich der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen 43 % (in der Ortsmitte) und 62 % am nordwestlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. bewegt. Es mag zutreffen, dass es Orte mit wesentlich höheren Verkehrsbelastungen gibt. Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist die Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8, so dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde auch nur die Verhältnisse in Seubersdorf i.d.OPf. zu beurteilen und in die Abwägung mit einzubeziehen sind.

Wie den vorstehenden Ausführungen zu a) entnommen werden kann führt die geplante Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von 61 % am nördlichen Ortsrand, 41 % in der Ortsmitte und 42 % am südlichen Ortsrand. Durch die Verkehrsentslastung der bestehenden Ortsdurchfahrt vom gesamten Durchgangsverkehr wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität für die an die Ortsdurchfahrt angrenzenden Anlieger wesentlich verbessert. Zudem wird der notwendige Freiraum geschaffen, um vorhandene verkehrsbedingte, städtebauliche und funktionale Mängel zu beseitigen. Auch der Gesamtschadstoffausstoß wird durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss auf der Umfahrung im Vergleich zu den bisherigen Verhältnissen in der Ortsdurchfahrt reduziert.

Mit der Ortsumgehung wird lediglich der Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt heraus verlagert werden. Auf den Ziel- und Quellverkehr in Seubersdorf i.d.OPf. hat die Ortsumgehung keinen Einfluss, da dieser Verkehr sein Ziel und seine Quelle weiterhin in Seubersdorf i.d.OPf. hat. Auf die Ausführungen in nachfolgender Ziffer 6 a) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Abschließend ist festzustellen, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Ver-

kehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

zu 2.: Fehlende Notwendigkeit einer Ortsumgehung

a) *zu geringe Verkehrsbelastung*

Wie in vorstehender Ziffer 1 b) ausgeführt liegt die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 8 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. zwischen 3.600 Kfz/24 h und 5.200 Kfz/24 h.

Die ermittelten und auch prognostizierten Verkehrsbelastungen liegen tatsächlich unter den durchschnittlichen Verkehrsbelastungen auf deutschen Bundesstraßen bzw. Bundesstraßen in Bayern. Grund für das geplante Vorhaben ist aber nicht die Verkehrsbelastung allein, sondern zum einen der Schutz des Wassergewinnungsgebietes und zum anderen die eingeschränkte Nutzbarkeit der bestehenden Ortsdurchfahrt aufgrund des höhenbeschränkten Kreuzungsbauwerkes mit der Bahn sowie der geringen Straßenbreiten und engen Kurven in der Ortsdurchfahrt. Unabhängig davon führt jedoch die Verlegung auch bei der unterdurchschnittlichen Verkehrsbelastung im Gegensatz zu einer Bestandslösung zu einer spürbaren Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen und zu einer Erhöhung der Sicherheit insbesondere für Schulkinder.

Festzuhalten bleibt, dass mit dem Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses näher beschriebenen Planungsziele erreicht werden können.

Es wird auch nicht bestritten, dass mit dem Neubau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 der Verkehr auf der Staatsstraße 2251 zwischen der Einmündung der Ortsumgehung und dem bestehenden Kreisverkehrsplatz Bundesstraße 8 / Regensburger Straße, in dem auch ein Wohngebiet an die Staatsstraße 2251 angrenzt, um 2.500 Kfz/24 h zunehmen wird. Für Straßenanlieger besteht aber grundsätzlich kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert bestehen bleibt.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.3 ist nicht davon auszugehen ist, dass aufgrund von Kfz-Abgasen die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen dem Woh-

nen dienenden Anwesen erreicht bzw. überschritten werden. Mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen ist daher nicht zu rechnen.

Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen auf das Wohngebiet an der Staatsstraße 2251 zu erwarten sind. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt sind (vgl. auch nachfolgende Ausführungen zu Ziffer 3. der Vorbemerkungen). 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.

Soweit von den Einwendungsführern im Anhörungsverfahren vorgetragen wurde, dass eine Sanierung bzw. ein Neubau der Bahnbrücke im Zuge der Bundesstraße 8 am nördlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. dem Bau einer Ortsumgehung vorzuziehen sei, so ist hierzu folgendes festzustellen:

- Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses beschrieben weist die Bundesstraße 8 im Bereich der Bahnbrücke am nördlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. eine unstetige und unübersichtliche Linienführung auf. Weitere verkehrliche Einschränkungen ergeben sich durch die in der Durchfahrtshöhe auf 3,80 m beschränkte Bahnbrücke selbst. Eine reine Sanierung der Bahnbrücke kommt unter Hinweis auf den schlechten Erhaltungszustand des Bauwerks, der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.2 näher beschrieben wird, nicht in Frage. Unabhängig davon müsste in diesem Zusammenhang noch gesondert geprüft werden inwieweit aufgrund gesetzlicher Regelungen (EKrG, FStrG) eine reine Sanierung des Brückenbauwerks überhaupt zulässig ist. Auch ist zu berücksichtigen, dass sich das Brückenbauwerk in der Unterhaltungslast der DB AG befindet;
- Darüber hinaus könnten mit einer reinen Sanierung der Bahnunterführung und der Bundesstraße 8 im Bestand die im Linienverlauf der Bundesstraße 8 vorhandenen Unzulänglichkeiten (unstetiger Linienverlauf, eingeschränkte Sichtverhältnisse) nicht beseitigt werden;
- Die Erneuerung der Bahnbrücke mit gleichzeitiger Linienverbesserung der Bundesstraße 8 würde nach Ermittlungen des Vorhabensträgers

Kosten in Höhe von rd. 3,0 Mio. € (rd. 2,7 Mio. € für Bahnbrücke + rd. 0,3 Mio. € Straße) verursachen. Die Kosten für die reine Ortsumgehung (ohne RiStWag-Ausbau vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1) einschließlich der erforderlichen Lärmschutzwand an der Staatsstraße 2251 liegen mit ca. 1,9 Mio. € deutlich unter den Kosten für den Neubau der Bahnbrücke mit gleichzeitiger Linienverbesserung der Bundesstraße 8 im Bereich der Bahnbrücke;

- Auch müsste der Durchgangsverkehr einschließlich des Schwerverkehrs weiterhin durch die Ortsdurchfahrt fahren, so dass sich für die Anlieger keine Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen ergeben werden. Entsprechend der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 (vgl. auch vorstehende Ausführungen zu Ziffer 1 a) und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1) wird sich die derzeitige Verkehrsbelastung von 3.700 Kfz/24 h bis 5.200 Kfz/24 h auf 4.200 Kfz/24 h bis 5.800 Kfz/24 h erhöhen, so dass die Anlieger zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt sind. Hinsichtlich der Querungsmöglichkeit der Bundesstraße 8 in der Ortsdurchfahrt wird durch die prognostizierte Verkehrszunahme die Gefährdungssituation der Fußgänger und hierbei insbesondere der Schulkinder weiter verschärft.

*zu b) oberflächliche bzw. unzureichende Variantenuntersuchung*

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die umfassenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen. Die mit dem Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. verbundenen Eingriffe in den Waldbereich können durch entsprechende Ersatzaufforstungen ausgeglichen werden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3)

Der Neubau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 kann somit auch unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen werden. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses. Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

Der Eingriff in Grundstücke privater Eigentümer kann durch die weitgehende Beanspruchung von Flächen, die sich bereits in öffentlicher Hand befinden auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränkt werden.

Die „Nullvariante“ (Verzicht auf die Maßnahme) ist unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.2 von vornherein auszuschließen, da dass mit dem Straßenbauvorhaben verfolgte und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses näher beschriebenen Planungsziele nicht erreicht werden kann.

Örtlich begrenzte Maßnahmen im bestehenden Straßennetz zur spürbaren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrten von Seubersdorf i.d.OPf. sind nicht möglich. Die wichtigsten Planungsziele, nämlich

- die Schaffung eines Straßenzuges der bezüglich seiner Strecken- und Verkehrscharakteristik einer anbaufreien Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verkehrsfunktion entspricht,
  - die Umgehung des Verkehrshindernisses durch die Bahnüberführung
  - die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr mit entsprechenden Verbesserungen hinsichtlich Lärm- und Abgasbelastung der Anlieger der Ortsdurchfahrt sowie
  - die einleitend angesprochene Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- können somit nicht erreicht werden.

### zu 3.: Lärm- und Schadstoffbelastung, Erschütterungen, Grundwasserschutz

#### a) *Belastungen allgemein*

Die Bauarbeiten werden nach dem Stand der Technik durchgeführt. Aufgrund der Bodenaufschlüsse sind Felsarbeiten, bei denen mit entsprechenden Erschütterungen zu rechnen ist, nicht zu erwarten. Der Abstand der zum Neubau vorgesehenen Ortsumgehung zur Bebauung ist so groß, dass Erschütterungen durch die Erdarbeiten ausgeschlossen werden können. Das Aufstellen der Lärmschutzwand kann mit weniger erschütterungsintensiven Methoden erfolgen.

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 Ein-

griff 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 die Aufstellung der Lärmschutzwand im Bereich der Wohnbebauung 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 schlechthin 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 2.1.2 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.

Der fragliche notwendige Lkw-Verkehr zur Bauausführung, der die Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere zum Massentransport anfährt, wird vorwiegend über den öffentlichen Verkehrsraum abgewickelt und fällt daher unter den Gemeingebrauch der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen nach § 7 Abs. 1 FStrG bzw. Art. 14 Abs.1 BayStrWG. 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 (was vorliegend nicht der Fall ist) 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, zumal die zeitliche Dauer auf wenige Monate beschränkt ist.

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.

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

#### *b) Lärmbelastungen*

- Es trifft zu, dass mit der geplanten Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 zusätzlicher Verkehr auf die Staatsstraße 2251 verlagert wird. Auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 1 a) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Ver-

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

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

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 den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmbeurteilung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die den Berechnungen für die einzelnen Aus-, Neu- und Umbaumaßnahmen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten sind den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 11.1) zu entnehmen. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

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

- Bezüglich der angezweifelte Effizienz der vorgesehenen Lärmschutzwand an der Staatsstraße 2251 entlang der Wohnbebauung aufgrund falscher Einstufung des Wohngebiets als Mischgebiet wird folgendes festgestellt:

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

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

- an einem Immissionsort außerhalb des Baubereichs auf Grund von Verkehrszuwächsen, die ursächlich auf dem geplanten Aus- oder Neubau beruhen, ein Lärmzuwachs von  $\geq 3$  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 ein. Wie Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 auf Seite 40 sowie den vorstehenden Ausführungen in Ziffer 1 a) entnommen werden kann, führt das geplante Straßenbauvorhaben im weiteren Verkehrsnetz zu Verkehrsverlagerungen die einen Lärmzuwachs von  $\geq 3$  dB(A) (= Verdoppelung des Verkehrs) zur Folge haben.

Wie den Planunterlagen zu entnehmen ist (Band 1: Unterlage 11.3) wurden daher auch für die außerhalb des eigentlichen Neubaubereichs gelegenen Immissionsorte an der Staatsstraße 2251 Lärmrechnungen durchgeführt. Die genaue Bezeichnung der Immissionsorte und deren Lage ist den festgestellten Planunterlagen zu entnehmen (Band 1: Unterlage 11.1, Kapitel 5; Unterlage 11.3). 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, Urt. v. 17. März 2005 - 4 A 18/04 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44 S. 135) regelt. Wie die Berechnungen zeigen werden ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen an insgesamt 8 Immissionsorten die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten. Mit Durchführung der in den ursprünglich ausgelegten Unterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form einer 2,25 m hohen Lärmschutzwand zwischen Abschnitt St2251\_240\_1,442 bis Abschnitt St2251\_240\_1,164 auf einer Länge von rd. 280 m konnten auch an diesen Immissionsorten die zulässigen Immissionsgrenzwerte wenn auch z.T. nur knapp eingehalten werden.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hinsichtlich der durch die Verkehrsverlagerungen verursachten Lärmbelastungen und der bereits erwähnten z.T. nur knapp eingehaltenen Immissionsgrenzwerte hat der Vorhabensträger die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen dahingehend ergänzt, dass er die Lärmschutzwand, beginnend am derzeitigen nördlichen Ende auf einer Länge von 125,00 m in Richtung Westen von 2,25 m auf 3,00 m erhöht. Diese Wanderhöhung ist mit geringfügigen Mehrkosten verbunden, die unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit vertretbar sind. Die Lärmschutzwand wird auf der, der Wohnbebauung zugewandten Seite,

hochabsorbierend ausgeführt, um durch den Bahnverkehr verursachte Reflexionen auf die Wohnbebauung zu vermeiden.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- Ohne die geplante Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. wird der Verkehr auf der Bundesstraße 8 in Richtung Neumarkt i.d.OPf. von 3.600 Kfz/24 h im Jahr 2009 auf 4.000 Kfz/24 h im Prognosejahr 2030 zunehmen. Mit der geplanten Ortsumgehung wird der Verkehr auf der Bundesstraße 8 in Fahrtrichtung Neumarkt i.d.OPf. bis zum Prognosejahr 2030 auf 4.100 Kfz/24 h und somit nur unmerklich zunehmen.

Entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung durch Professor Dr.-Ing. Kurzak und wie in vorstehender Ziffer 1 a) ausgeführt, ist die Bundesstraße 8 auch künftig im Abschnitt zwischen den Autobahnanschlussstellen Nittendorf und Neumarkt i.d.OPf. bzw. Feucht keine attraktive Alternativroute zur Bundesautobahn A 3. Die Zeitverluste infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit auf der z. T. kurvigen und bergigen Bundesstraße 8 (insbesondere am Deininger Berg) und in den Ortsdurchfahrten (u. a. Deining, Daßwang, Willenhofen, Hohenschambach, Deuerling, Pollenried) sind auch nach Bau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. – mit Versatz über die heutige Staatsstraße 2251 und 3 Kreisverkehren – so hoch, dass mit keiner zusätzlichen Verlagerung von Schwerverkehr von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 zu rechnen ist. Auch in den Ortsdurchfahrten Daßwang und Batzhäusern wird der Schwerverkehr ebenfalls nicht über das Maß der allgemeinen Verkehrsentwicklung hinaus zunehmen. An der amtlichen DTV-Zählstelle bei Daßwang war nach Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen auf der Bundesstraße 8 keine Zunahme im Schwerverkehr festzustellen (DTV-SV 2000: 304 Lkw und Busse/24 h, DTV-SV 2005: 298 Lkw und Busse/24 h, DTV-SV 2010: 298 Lkw und Busse/24 h).

Aufgrund des Ergebnisses der Verkehrsuntersuchung kann geschlossen werden, dass sich die gegenüber dem Prognosenullfall (ohne Ortsumgehung) ergebende Verkehrssteigerung im Prognosejahr 2030 von 4.000 Kfz/24 h auf 4.100 Kfz/24 h mit der Ortsumgehung durch Verkehrsverlagerungen aus dem untergeordneten Verkehrsnetz ergeben. Der Grund hierfür ist in der attraktiveren und zügigeren Befahrbarkeit der Bundesstraße 8 zu sehen, die sich durch den Entfall der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf ergibt.

Wie in vorstehender Ziffer 3 b) ausgeführt sind Lärmsteigerungen, die sich infolge eines Straßenbauvorhabens an baulich unveränderten Teilen des Verkehrsnetzes ergeben, lediglich im Rahmen des Abwägungsgebots zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urt. v. 17. März 2005 - 4 A 18/04 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44 S. 135, 136 f.). Auf den Lärmschutz außerhalb des Baubereichs finden die 16. BImSchV und die darin genannten Grenzwerte daher keine Anwendung. Das Ziel der Lärmschutzmaßnahmen ist, anders als im Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung, nicht das Erreichen der sog. Lärmvorsorgewerte aus § 2 der 16. BImSchV, sondern (lediglich) das Unterschreiten der jeweiligen Zumutbarkeitsgrenzen. Die Algorithmen der 16. BImSchV / RLS 90 können jedoch zur Lärmberechnung herangezogen werden.

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

- an einem Immissionsort außerhalb des Baubereichs auf Grund von Verkehrszuwächsen, die ursächlich auf dem geplanten Aus- oder Neubau beruhen, ein Lärmzuwachs von  $\geq 3$  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 wird durch die vorstehend beschriebene Steigerung der Verkehrsbelastung von 4.000 Kfz/24 h auf 4.100 Kfz/24 h schon insoweit nicht erfüllt, als erst eine Verdopplung des Verkehrs und somit eine Verkehrsbelastung von  $\geq 8.000$  Kfz/24 h einen Lärmzuwachs von 3 dB(A) verursacht.

- Der Vorhabensträger hat in seiner Lärmberechnung einen Korrekturwert von  $D_{\text{StrO}} = -2$  dB(A) für den Fahrbahnbelag angesetzt. Es muss daher auch ein Fahrbahnbelag verwendet werden für den diese dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist. Bei Verwendung eines Splittmastixasphalts oder eines sogenannten DSH-V - Fahrbahnbelags (Anmerkung: Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung), die laut Angaben des Vorhabensträgers in Betracht kommen, kann die-

ser Korrekturwert dauerhaft (= bis zur nächsten Erneuerung des Fahrbahnbelags) sichergestellt werden. Die von den Einwendungsführern angesprochene zeitlich begrenzte Schallschutzreduzierung trifft im Wesentlichen nur auf die sogenannten offenporigen Fahrbahnbeläge (Stichwort: „Flüsterasphalt“) zu, bei denen die Wirksamkeit hinsichtlich der Lärminderung durch Verschmutzung der Poren im Laufe der Zeit abnimmt.

*c) Lärmberechnung*

- Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 und 2 der 16. BImSchV ist bei der Bestimmung des Beurteilungspegels nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege ist nicht zu berücksichtigen.

Im vorliegenden Fall werden an der Staatsstraße 2251 selbst keine baulichen Änderungen vorgenommen. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus den in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses sowie in vorstehender Ziffer 3 b) näher beschriebenen Gründen.

Unabhängig davon hat der Vorhabensträger aber zugesichert, die im Bereich der Eichenhofener Siedlung vorgesehenen Lärmschutzwände auf der der Wohnbebauung zugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen um Reflexionen des durch den Bahnverkehr verursachten Lärms zu vermeiden. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. und 26. März 2014 wird verwiesen.

- Zum Einwand, in der Lärmberechnung würden nur Pkw und Lkw, aber keine Traktoren mit Anhänger und Motorräder berücksichtigt ist festzustellen, dass entsprechend den für die Straßenverkehrszählung geltenden Richtlinien Motorräder bei den Kraftfahrzeugen und Traktoren bei den Lastkraftwagen mitgezählt werden. Eine separate Betrachtung dieser beiden Fahrzeugarten ist nicht vorgesehen. Die Berechnung des Beurteilungspegels nach den RLS-90, die verbindlich anzuwenden ist, wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Pkw = 100 km/h; Lkw = 80 km/h), der Art der Straßenoberfläche und der Gradienten berechnet. Steigungen und Gefälle > 5 % werden nach den RLS-90 durch einen entsprechenden Zuschlagsfaktor berücksichtigt. Im vorliegenden Fall werden diese Steigungsverhältnisse nicht erreicht.

d) Grundwasserschutz

Wie in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 1 dieses Beschlusses ausgeführt umfasst die vorliegende Planung den Ausbau der bestehenden Bundesstraße 8 im Wasserschutzgebiet nach RiStWag 2002. Gerade der Ausbau der bestehenden Bundesstraße 8 im Wasserschutzgebiet nach den derzeit geltenden Richtlinien stellt einen wesentlichen Planungsschwerpunkt dar.

Die Bundesstraße 8 verläuft vom Baubeginn bis ca. Bau-km 0+130 bzw. aufgrund der Querneigung der Bundesstraße 8 zum Wasserschutzgebiet hin nur bis ca. Bau-km 0+060 in der weiteren Schutzzone III und nachfolgend bis ca. Bau-km 0+960 in der engeren Schutzzone II des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.. Der Ausbau der Bundesstraße 8 erfolgt daher in diesen Bereichen nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002). Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Im Bereich der weiteren Schutzzone III von Bau-km 0+000 bis 0+060 (Westseite) bzw. 0+130 (Ostseite) mit Zuordnung zur Stufe 2 nach Tabelle 3 der RiStWag 2002:

- Anordnung von passiven Schutzeinrichtungen im Dammbereich;
- Ausbildung standfester Bankette (falls noch nicht vorhanden);
- Breitflächige Versickerung des anfallenden Oberflächenwasser über Bankette und bewachsene Böschungen mit einer Oberbodenstärke von mind. 0,20 m im Versickerungsbereich (falls noch nicht vorhanden).

Im Bereich der engeren Schutzzone II ab Bau-km 0+060 (Westseite ) bzw. 0+130 (Ostseite) bis Bau- km 0+920 (Ostseite) bzw. 0+960 (Westseite):

- Anordnung von passiven Schutzeinrichtungen im Dammbereich;
- Aufweitung des Banketts im Dammbereich auf mind. 2,50 m;
- Dichte Befestigung der Bankette mit Asphaltdecke bis zur Schutzeinrichtung bzw. mind. 1,5 m breit;
- Abdichtung der Dammböschungen, Mulden und des anschließenden Geländes bis 4,00 m (ab Mitte der Mulde). Zur Schonung des bestehenden Waldrandes auf der westlichen Seite der Bundesstraße 8 wird in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780 die Abdichtungsbreite von 4,00 m auf mindestens 2,00 m (ab Mitte der Mulde) reduziert wird;
- Neigung des abgedichteten Geländestreifens mit mind. 10 % zur Mulde hin;

- Sammlung des auf der Verkehrsfläche anfallenden Oberflächenwassers über Hochborde und Straßenabläufe;
- Herausleiten des gesamten gesammelten Niederschlagswasser aus der engeren Schutzzone II über ein Absetzbecken in die Versickeranlagen 1 bzw. 2.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachbehörde abgestimmt.

Nachdem das Vorhaben nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002) ausgeführt wird kann das Straßenbauvorhaben unter Berücksichtigung der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4.1 formulierten Auflagen im Bereich des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. verwirklicht werden.

Der Neubau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 erfolgt ausschließlich außerhalb des Wasserschutzgebietes. Die im Zuge der Ortsumgehung geplanten Straßenentwässerungsmaßnahmen beschriebenen und dargestellt in den festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 1, Kapitel 4.5, Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 und 2, Unterlage 8.1, Blatt Nrn. 1 und 2; Band 2: Unterlage 13) sind ebenfalls mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt. Unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses formulierten Auflagen ist nicht davon auszugehen, dass durch die geplante Ortsumgehung Gefährdungen für das Grundwasser ausgehen.

#### zu 4. Verkehrssicherheit

##### a) *Neue Gefahrenstellen*

Mit dem Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 wird der Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. verlagert. Mit der damit geringeren Verkehrsbelastung wird die Verkehrssicherheit auf alle Fälle erhöht. Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Durchgangsverkehrs sind zumindest auszuschließen. Die Ortsumgehung kann auch die sich aufgrund des nach wie vor in der Ortsdurchfahrt vorhandenen Ziel- und Quellverkehrs ergebende Unfallgefahr nur insoweit beeinflussen, als das Gefährdungspotential durch die niedrigere Verkehrsbelastung minimiert wird.

Der Ausbau der bestehenden Bundesstraße 8 im Bereich des Wasserschutzgebietes sowie der Neubau der Ortsumgehung erfolgen nach den einschlägigen Richtlinien und somit nach dem derzeitigen Stand der Technik. Es sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe dafür er-

kennbar, dass mit dem plangegegenständlichen Bauvorhaben die verkehrssichere Nutzung der vorhandenen Orts- und Gemeindeverbindungsstraßen beeinträchtigt wird, wie die Einwendungsführer befürchten.

- Anschluss der bestehenden Bundesstraße 8 an die neue Ortsumgehung  
Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger seine Planungen überarbeitet. Der Anschluss der bestehenden Bundesstraße 8 an die Ortsumgehung wird als Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Mit der diesbezüglichen Planänderung (vgl. Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 und 2) ist der Vorhabensträger den Forderungen der Einwendungsführer nachgekommen. Die diesbezüglichen Einwendungen haben sich damit erledigt.

- Anschluss Velburger Straße an die Staatsstraße 2251 und Kreuzung Krappenhofener Straße/Staatsstraße 2251

An der Staatsstraße 2251 selbst werden keine baulichen Änderungen vorgenommen. Die genannten und bereits bestehenden Einmündungs- bzw. Kreuzungsbereiche liegen außerhalb des Planfeststellungsabschnittes und sind daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat allerdings in der Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 gegenüber der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. zugesichert, diese Bereiche außerhalb des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens gesondert zu überprüfen und zusammen mit der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in diesen Einmündungs- und Kreuzungsbereichen zu ergreifen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 wird verwiesen.

*b) Querung der Bundesstraße 8*

Die von den Einwendungsführern angesprochenen Querungen der Bundesstraße 8 finden zum Teil außerhalb geschützter Stellen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) statt. Nach der StVO hat der Fußgänger aber auch der Radfahrer beim Überqueren der Fahrbahn auf sich nähernde Fahrzeuge zu achten. Fußgänger und Radfahrer müssen bei Annäherung eines Fahrzeugs warten und dürfen nicht versuchen, noch vor einem herannahenden Fahrzeug die Fahrbahn zu überqueren. Werden diese Verhaltensregeln beachtet sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe erkennbar, warum das Queren der Bundesstraße 8 als besonders gefährlich einzustufen sein soll.

Unabhängig von der vorliegenden Planung ist für Fußgänger und Radfahrer eine gefahrlose, wenn auch umwegige, Querung der Staatsstraße 2251 und künftigen Bundesstraße 8 über einen bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg auf der Nordseite der Bahnlinie möglich. Dieser Weg ist an die Velburger Straße angebunden.

zu 5. Naturschutz, Naturgenuss/Naherholung

a) *Naturschutz*

Das geplante Straßenbauvorhaben und hierbei insbesondere der Neubau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 führt unbestritten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden vom Vorhabensträger bzw. vom ihm beauftragten Büros anhand ausgewerteter vorhandener und selbst durchgeführter vertiefter Untersuchungen ermittelt. Letztmals fand im Sommer 2012 eine Bestandserhebung hinsichtlich Nutzungen und Vegetationen statt. Auf die Ausführungen in den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 12.1, Kapitel 3.4) wird verwiesen.

Der Ausgleichsbedarf für die betroffenen Strukturen und Funktionen des Naturhaushaltes, die Art der Beeinträchtigungen, die angewendeten Grundsätze, die Ausgleichsfaktoren und der jeweilige Ausgleichsflächenbedarf sind in den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 12.1, Tabellen 1 (Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich – Bundesstraße 8) und 3 (Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich – Staatsstraße 2251)) detailliert dargestellt. Auf die die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5.3.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Der Flächenverbrauch für das geplante Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen beläuft sich auf rd. 10,6 ha. In diesem Gesamtflächenverbrauch enthalten ist die ehemalige Straßenfläche im Bereich des RiStWag-Ausbaus in einer Größenordnung von rd. 1,7 ha und im Bereich der Staatsstraße 2251 in einem Umfang von 0,7 ha. Die dauerhaft für den Straßenbau mit Straßenbegleitgrün beanspruchten Flächen ergeben sich zu rd. 7 ha. Die im Rahmen der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen in einem Umfang von 1,2 ha werden nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß rekultiviert (vgl. auch Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 dieses Beschlusses). Die durch das Bauvorhaben neu versiegelte Fläche weist einen Umfang von rd. 4,2 ha auf, was gegenüber der bisher bereits versiegelten

Fläche von rd. 1,3 ha eine zusätzliche Versiegelung von rd. 2,9 ha bedeutet.

Die Neubaustrasse der Bundesstraße 8 verläuft am Waldrand. Hierdurch wird die Rodung von Waldflächen in einem Umfang von rd. 4,1 ha erforderlich. Die vom Vorhabensträger durchgeführte Prüfung inwieweit durch eine alternative Trassenführung eine weitergehende Konfliktminderung erreicht werden kann, führte zu folgendem für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbarem Ergebnis:

- Eine Trassenführung weiter nördlich im Wald würde die Eingriffe in den vorhandenen Waldrand zwar minimieren, es entstünde jedoch ein ökologisch wenig wertvoller „Waldstreifen“ zwischen neuer Straße und vorhandenem Waldrand. Der Konflikt mit nahrungssuchenden Fledermäusen wäre nicht geringer. Die Trasse würde zudem näher in Richtung des bekannten Vorkommens der Großen Hufeisennase rücken.
- Eine Ortsumgehungsstrasse südlich vor der Waldfläche würde den vorhandenen Waldrand gleichermaßen entwerten. Eine Trassenvariante weiter südlich vor dem Wald würde auch zu keiner wesentlich geringeren Betroffenheit der Fledermäuse führen. Mopsfledermaus und Fransefledermaus als waldbewohnende Arten wären potentiell zwar weniger betroffen, Zwergfledermaus und Großes Mausohr wären dagegen jedoch stärker betroffen.

Durch geringfügige Verschiebung der Trasse im Jahre 2006 nach Süden konnte die Trassenführung allerdings optimiert und der Waldverlust minimiert werden. Die Anpassungen an den Ausbau nach RiStWag 2002 wirken sich auf den Trassenverlauf nur unerheblich aus.

Mit den aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung vom Vorhabensträger vorgenommenen Planänderungen, die in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 näher beschrieben sind, konnten die durch das geplante Vorhaben verursachten Eingriffe zusätzlich geringfügig vermindert werden.

Unter Berücksichtigung der vorstehend aufgeführten Nachteile und nachdem der Waldsaum durch die vom Vorhabensträger zugesicherte Unterpflanzung des Waldrandes (vgl. auch Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3 dieses Beschlusses) wieder herstellbar ist, wurde vom Vorhabensträger eine Ortsumgehungsvariante weiter südlich des bestehenden Waldes zu Recht nicht weiter verfolgt.

Insgesamt ist unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses 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. Auf die Ausführungen zu den Stellungnahmen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. und des Landesbundes für Vogelschutz in Bayern e.V. in den vorstehenden Ziffern 2.3.5 und 2.3.6 wird ergänzend verwiesen.

*b) Naturgenuss/Naherholung*

Die bestehenden Standortfaktoren wie die verhältnismäßig ruhige Lage und die schöne Umgebung gehören nicht zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand eines Grundstücks. Lärmeinwirkungen, die schlechterdings nicht mehr zumutbar wären, gehen von der Maßnahme nicht aus. Die Einwender haben keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der für ihre Anwesen förderlichen Rahmenbedingungen, die außerhalb des Anwesens liegen. Das gilt insbesondere im Außenbereich, der nach der Konzeption des Planungsrechtes gerade auch der Aufnahme störender Nutzungen dient und in dem die dort Ansässigen deshalb nur verminderten Schutz vor Störungen genießen. Soweit die angeführten Freizeitbeschäftigten (Reiten, Spaziergänge, Joggen, Radfahren etc.) außerhalb vorhandener Wege auf fremden Grundstücken stattfinden gilt zusätzlich, dass die Einwender weder beanspruchen noch erwarten können, auch weiterhin Zugang zu solchem Grund zu finden.

Hinsichtlich der Erholungseignung des Gebietes zwischen dem nordöstlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und dem von den Einwendungsführern angesprochenen Waldgebiet „Große Bockslohe“ ist folgendes festzustellen:

Insgesamt ist diesem Gebiet keine besondere Bedeutung für die Erholungsnutzung einzuräumen. Teilflächen dieses Gebietes sind im Flächennutzungsplan der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. als Gewerbegebiete

ausgewiesen, was eine potentielle Naherholungsnutzung auf diesen Flächen in Zukunft noch wesentlich mehr einschränken wird.

Teilflächen sind als eingezäunte Weiden genutzt und daher nicht zugänglich. Ein am Waldrand verlaufender Weg ist nicht überall vorhanden

Im Übrigen weist das Gebiet zwischen dem nordöstlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und dem von den Einwendungsführern angesprochenen Waldgebiet, keine ausgeprägte Naherholungsinfrastruktur auf. Die regionalen Wanderwege führen nicht durch die betroffene Waldfläche, sondern entlang der Staatsstraße 2251; überregionale Wander- und Radwege sind nicht bekannt. Weitere Freizeitanlagen oder ähnliches liegen nicht vor. Die für Fußgänger und Radfahrer geeigneten Wegeverbindungen von Seubersdorf i.d.OPf. zur betroffenen Waldfläche verlaufen entweder im Westen entlang der Bundesstraße 8 bzw. über einen unbefestigten und nur eingeschränkt nutzbaren Feld- und Waldweg oder im Osten entlang der Staatsstraße 2251. Diese Verbindungen bleiben durch Ersatzwege erhalten. Die genannten Erholungsnutzungen finden im Wesentlichen entlang vorhandener Straßen und Wege statt. Es dürfte für die Erholungsnutzung der Flure unerheblich sein, ob die Verbindung zu diesen Zonen über eine Staatsstraße oder eine Bundesstraße führt.

Auch das Wegenetz im Waldgebiet selbst ist nur sehr weitmaschig; die Befahrbarkeit der von der Forstwirtschaft genutzten Wege ist zumindest für Radfahrer nicht besonders geeignet. Unabhängig davon wird der einzige durch die neue Ortsumgehung unterbrochene Weg wieder an das öffentliche Straßennetz angebunden, so dass das Waldgebiet weiterhin erreichbar ist.

Insgesamt gesehen sind durch die geplante Ortsumgehung eventuell entstehende Nachteile für die Naherholung nicht zu vermeiden, unserer Ansicht nach überwiegen aber die für das Vorhaben sprechenden Belange gerade auch diese Nachteile.

zu 6. Sonstiges

a) *Auswirkungen der Ortsumgehung auf den Innerortsbereich von Seubersdorf i.d.OPf.*

Hinsichtlich der Befürchtung, dass die geplante Straßenbaumaßnahme zu einem gravierenden Kundenrückgang mit entsprechenden Einnahmeverlusten, die sogar zur Schließung von Geschäften und Betrieben führen können, ist folgendes festzustellen:

Für einen Straßenanlieger besteht kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert und eine bisherige günstige Erreichbarkeit für ein Grundstück, unabhängig ob selbst genutzt oder verpachtet, 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 Verpachtungs- oder Vermietungsmöglichkeiten 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.

In der Rechtsprechung ist außerdem geklärt, dass der Regelungsgehalt des § 8a Abs. 4 FStrG nur die Zugänglichkeit des Grundstücks unmittelbar von und zur Straße erfasst, aus ihm lässt sich kein Anspruch auf Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Der Schutzbereich ist nicht berührt, wenn infolge des Umbaus der Straße der Zu- und Abgangsverkehr Umwege in Kauf nehmen muss (vgl. z.B. BayVGh, Urteil vom 24. Juni 2003, BayVBl 2003, 719).

Denn § 8a Abs. 4 FStrG schützt nur die Erhaltung der Zufahrtsmöglichkeit, d.h. des „Kontakts nach außen“, nicht dagegen einen Anspruch auf eine Zufahrt zu einer Straße mit höherem Ausbauzustand oder auf einen ungeschmäleren Fortbestand der Straße, in die die Zufahrt mündet.

§ 8a Abs. 4 FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Aus ihm lässt sich kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist (BVerwG, Urteil vom 11. Mai 1999, Az.: 4 VR //99; BayVBl. 1999, 634).

Die Erwartung, dass die vorteilhafte Gestaltung einer Straßenverbindung aufrecht erhalten bleibt, wird von § 8a Abs. 4 FStrG unter keinem denkbaren Gesichtspunkt geschützt (BayVGh, Urteil vom 24. Juni 2003, aaO.).

Ebenso wenig geschützt sind Erwerbschancen, Kundenbeziehungen oder Vermögensinteressen insgesamt. Im Gegenteil entspricht es ständiger Rechtsprechung, dass sich die Veränderung der Zufahrtsverhältnisse im Sinn von § 8a Abs. 4 FStrG nicht nach den Auswirkungen für auf dem anliegenden Grundstück vorhandenen Betrieb bzw. Geschäft beurteilt, selbst wenn dieser seine Betriebs- bzw. Geschäftsführung auf die bisherigen Verkehrsverhältnisse zugeschnitten hat (vgl. BayVGh, Urteil vom 24. Juni 2003, aaO., mit Hinweisen auf die Rechtsprechung des BVerwG).

Art. 14 GG gewährleistet das Eigentum nach Maßgabe der allgemeinen Gesetze. Das Eigentum unterliegt der Sozialbindung (Art. 14 Abs.1 Satz 2, Art. 14 Abs. 2 GG); die Situationsgebundenheit ist unter Gemeinwohlgesichtspunkten zu berücksichtigen. Selbst Wertminderungen sind regelmäßig hinzunehmen, so lange sie nicht die Grenze zur Enteignung überschreiten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht die Wirtschaftlichkeit (BVerfGE 37, 132/142; 38, 348/371; 39, 210/237), § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sieht in verfassungsgemäßer Art eine Entschädigung für enttäuschte wirtschaftliche Erwartungen nicht vor. Eine Abwägung und ein Ausgleich der von den Einwendungsführern angesprochenen hypothetischen Minderung von Erwerbschancen ist in der Planfeststellung daher nicht erforderlich.

Vorliegend ist festzustellen, dass die Grundstücke im Ortsbereich wie bisher über die bestehende und zur Ortsstraße abzustufende Bundesstraße 8 erschlossen werden und an das überörtliche Straßennetz angebunden sind.

Des Weiteren bleibt festzuhalten, dass der Ziel- und Quellverkehr, der ja das Hauptklientel der ortsansässigen Geschäfte und Betriebe darstellen dürfte, mit einer prognostizierten Verkehrsstärke zwischen 1.600 Kfz/24 h am nordwestlichen Ortsrand, bis 3.400 Kfz/24 h in der Ortsmitte und 3.300 Kfz/24 h am südöstlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. weiterhin in der Ortsdurchfahrt verbleibt. Der Durchgangsverkehr, der seine Quellen und Ziele z.T. weit außerhalb von Seubersdorf i.d.OPf. hat, dürfte dagegen nur in bescheidenem Umfang zum wirtschaftlichen Erfolg der Betriebe bzw. Geschäfte im Innerortsbereich beitragen. Soweit hier von den Einwendungsführern bereits vorhandene bzw. künftig zu befürchtende Leerstände im Ortsbereich von Seubersdorf i.d.OPf. angesprochen werden, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass hierfür sicherlich weder die vorhandene Bundesstraße 8 noch die künftige Ortsumgehung verantwortlich zeichnen. Ausschlaggebend dürften hierfür rein

örtliche Entwicklungen (wie z.B. die Ansiedlung lukrativer Einkaufsmärkte am Ortsrand) sein. Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. heraus und der Abstufung der Bundesstraße 8 zur Ortsstraße eröffnet sich für die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. die Möglichkeit Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Aufenthaltsfunktionen im Ortsbereich zu entwickeln und auch zu realisieren, wobei es den Geschäfts- und Betriebsinhabern unbenommen bleibt sich hierbei mit einzubringen. Mit entsprechenden ortsbildgestalterischen Maßnahmen dürften für die ortsansässigen Geschäfte und Betriebe bessere wirtschaftliche Erfolge erzielbar sein, als aufgrund der derzeitigen Situation mit einer stark belasteten Bundesstraße, die aufgrund ihrer überregionalen Verkehrsbedeutung nicht entsprechend den örtlichen Ansprüchen umgebaut bzw. umgestaltet werden kann.

*b) Grundsätzliche Ablehnung der Ortsumgehung*

Hinsichtlich der grundsätzlichen Ablehnung der Ortsumgehung ist festzustellen, dass das Bauvorhaben grundsätzlich zur Erreichung der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses näher beschriebenen Planungsziele - im Rahmen der Planungshoheit der Bundesrepublik Deutschland - vernünftigerweise geboten ist. Eine Planrechtfertigung liegt auch nicht erst dann vor, wenn ein Bauvorhaben unabdingbar notwendig ist, weil sonst mit einem Verkehrskollaps oder gesundheitsschädlichen Immissionen für die Anlieger zu rechnen ist. Nach alledem halten wir den Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. für vernünftigerweise geboten, die Planrechtfertigung ist gegeben.

Verschiedene Einwendungsführer kritisieren, dass die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. aus verschiedenen Gründen unnötig sei und damit Steuergelder verschwendet werden. Diese Einwände weisen wir als unbegründet zurück. An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen keine Zweifel. Es liegt dem Vorhabensträger ein durch die Regierung der Oberpfalz am 10. November 2008 genehmigter Vorentwurf vom 16. Juli 2008 vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt. Das Bauvorhaben ist grundsätzlich von der Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger für Bundesstraßen zu finanzieren und der Planfeststellungsbeschluss trifft hierzu keine abweichenden Regelungen.

Soweit die Notwendigkeit der Ortsumgebung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, verkennen die Einwendungsführer den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens können keine Grundsatzdiskussionen geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

#### 2.4.1.1.2 Einwendungsführer\_0102

Der Einwendungsführer 0102 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine im Einwendungsschreiben vom 11. März 2013 zu den Planunterlagen vom 15. November 2012 formulierten Einwendungen beziehen sich auf die ursprünglich geplante Einmündungssituation der bestehenden und zur Gemeindestraße abzustufenden Bundesstraße 8 in die neue Ortsumgebung.

Mit der aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens vorgenommenen Planänderung ist der Vorhabensträger der Forderung des Einwendungsführers auf Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes nachgekommen. Die Einwendungen haben sich insoweit erledigt.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.3 Einwendungsführer\_0103

Der Einwendungsführer 0103 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen und hat seinen Wohnsitz weit außerhalb von Seubersdorf i.d.OPf..

Zu den mit Schreiben vom 28. März 2013 erhobenen Einwendungen wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die umfassenden Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 (Vorbemerkungen) dieses Beschlusses sowie die Ausführungen zu den Stellungnahmen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. und des Bayerischen Landes-

bundes für Vogelschutz in Bayern e.V. in den vorstehenden Ziffern 2.3.5 und 2.3.6 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.4 Einwendungsführer 0104

Der Einwendungsführer 0104 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die umfassenden Ausführungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 (Vorbemerkungen) dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird folgendes ausgeführt:

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurden keine gesonderten Berechnungen durchgeführt. Allerdings haben die für die näher an der Staatsstraße 2251 gelegenen Anwesen Eichenhofener Straße 12 und Velburger Straße 12 ergeben, dass an diesen Anwesen mit 47 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht bzw. 46 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht nicht nur die unter Berücksichtigung der Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses zu berücksichtigenden Immissionsgrenzwerte für ein Dorf- und Mischgebiet (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht), sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser, Kur- und Altenheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten werden. Bezogen auf das Anwesen des Einwendungsführers ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.5 Einwendungsführer 0105

Der Einwendungsführer 0105 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Seine im Einwendungsschreiben vom 24. März 2013 formulierten Einwendungen werden in den Ausführungen zu den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses behandelt. Um Wiederholungen zu vermeiden wird daher auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Ergänzend wird unter Hinweis auf die Ausführungen zu Ziffer 1. der Vorbemerkungen angemerkt, dass sich durch die geplante Ortsumgehung in den Ortsdurchfahrten Batzhausen und Daßwang keine über die normale Verkehrsentwicklung hinausgehenden Verkehrssteigerungen ergeben werden. Insbesondere ist auch nicht von einer Zunahme des Schwerverkehrs (Stichwort: „Mautausweichflüchtlinge“) auszugehen. Unabhängig von der Tatsache dass die Ortsbereiche von Batzhausen und Daßwang außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegen und somit auch gar nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein können, sind aufgrund der fehlenden verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. auf diese Ortschaften keine Gründe erkennbar, warum die Unfallgefahr in diesen Orten zunehmen sollte.

An der Bundesstraße 8 in der Ortsdurchfahrt Batzhausen sind keinerlei bauliche Eingriffe vorgesehen, so dass die 16. BImSchV nicht anwendbar ist. Aufgrund der vorstehend bereits angeführten fehlenden verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. auf diese Ortschaften liegen die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 sowie zu Ziffer 3 der Vorbemerkungen beschriebenen Voraussetzungen für einen Anspruch auf Lärmschutz außerhalb des Baubereichs nicht vor.

Soweit der Einwendungsführer im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür fordert, dass durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme sein Anwesen einen Wertverlust erleidet ist festzustellen, dass durch die Planung für das weit außerhalb des Planungsabschnittes in einem anderen Ortsteil von Seubersdorf i.d.OPf. gelegene Anwesen des Einwendungsführers keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.6 Einwendungsführer 0107

Der Einwendungsführer 0107 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 20. März 2013 vorgebrachten Einwendungen wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen verwiesen.

Soweit der Einwendungsführer im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür fordert, dass durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme sein Anwesen einen Wertverlust erleidet ist festzustellen, dass durch die Planung für das weit außerhalb des Planungsabschnittes in einem anderen Ortsteil von Seubersdorf i.d.OPf. gelegene Anwesen des Einwendungsführers keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Unabhängig davon, dass das Anwesen außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegt und somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein kann, ist die vom Einwendungsführer geschilderte Situation im Bereich seines Anwesens bereits derzeit vorhanden und wird, aufgrund fehlender verkehrlicher Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. auf die angrenzenden Ortschaften entlang der Bundesstraße 8, durch die geplante Baumaßnahme nicht zusätzlich verschlechtert.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörter-

rungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.7 Einwendungsführer 0109, 0110 und 0111.

Die Einwendungsführer 0109, 0110 und 011 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen und wohnen in Batzhausen. Die von ihnen mit Schreiben vom 17. März 2013 vorgebrachten Einwendungen, wobei hier offen bleibt inwieweit die von ihnen geschilderten Situationen tatsächlich für ihre Anwesen zutreffen, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen verwiesen.

An der Bundesstraße 8 in der Ortsdurchfahrt Batzhausen sind keinerlei bauliche Eingriffe vorgesehen, so dass die 16. BImSchV nicht anwendbar ist. Wie in Ziffer 1. der Vorbemerkungen ausgeführt, ergeben sich durch die geplante Ortsumgehung in den Ortsdurchfahrten Batzhausen und Daßwang keine über die normale Verkehrsentwicklung hinausgehenden Verkehrssteigerungen. Insbesondere ist auch nicht von einer Zunahme des Schwerverkehrs (Stichwort: „Mautausweichflüchtlinge“) auszugehen. Aufgrund der fehlenden verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. auf diese Ortschaften liegen die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 sowie zu Ziffer 3 der Vorbemerkungen beschriebenen Voraussetzungen für einen Anspruch auf Lärmschutz außerhalb des Baubereichs nicht vor.

Hinsichtlich der von den Einwendungsführern befürchteten Überschwemmungen ist festzustellen, dass diese Befürchtungen – unabhängig von der Frage inwieweit die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. Überschwemmungen in Batzhausen auslösen könnte - aufgrund fehlender Oberflächengewässer aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet sind.

Auch eine Veränderung der kleinklimatischen Bedingungen ist aufgrund der Größenordnung des Straßenprojektes und der relativ niedrigen Dämme nicht zu erwarten. Außerdem liegt weder ein ausgesprochenes Kaltluftentstehungs- noch ein Kaltluft-sammelgebiet vor. Lediglich die Geländemulde südlich der Ortsumgehung ist als Kaltluft-sammelgebiet erkennbar, jedoch im Gesamtumgriff für das Lokalklima nicht erheblich.

#### 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.8 Einwendungsführer 0113 und 0200

Die Einwendungsführer 0113 und 0200 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 26. März 2013 vorgebrachten Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen wurde eine Berechnung durchgeführt. Für das Anwesen ergaben sich maximale Lärmpegel von 46 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht. Es werden demnach nicht nur 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, sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser, Alten- 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Hinsichtlich der von den Einwendungsführern befürchteten Überschwemmungen ist festzustellen, dass diese Befürchtungen – unabhängig von der Frage inwieweit die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. Überschwemmungen südlich der Bahnlinie gelegener Wohngebiete von Seubersdorf i.d.OPf. auslösen könnte - aufgrund fehlender Oberflächengewässer aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet sind.

Auch eine Veränderung der kleinklimatischen Bedingungen ist aufgrund der Größenordnung des Straßenprojektes und der relativ niedrigen Dämme nicht zu erwarten. Außerdem liegt weder ein ausgesprochenes Kaltluftentstehungs- noch ein Kaltluft-sammelgebiet vor. Lediglich die Geländemulde im südlichen Teil ist als Kaltluft-sammelgebiet erkennbar, jedoch im Gesamtumgriff für das Lokalklima nicht erheblich.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des

Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.9 Einwendungsführer 0117

Der Einwendungsführer 0117 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich seiner mit Schreiben vom 17. März 2013 vorgetragene Einwendung wird auf die entsprechenden Ausführungen zu den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurde eine Berechnung durchgeführt. Für das Anwesen ergaben sich unter Berücksichtigung der ursprünglich 2,25 m hohen Lärmschutzwand maximale Lärmpegel von 57 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für Dorf- und Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht wurden somit bereits eingehalten. Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hat der Vorhabensträger die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbessert (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses). Mit Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer von 2,25 m auf 3,00 m ergeben sich Lärmpegel von maximal 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Damit werden die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Die vom Einwendungsführer angesprochene illegale Entsorgung von Müll stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften entsprechend belangt werden kann. Das Problem „illegale Müllbeseitigung“ ist allerdings nicht Gegenstand der Planfeststellung und kann daher auch nicht in diesem Verfahren behandelt bzw. gelöst werden. Auch kann das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer die ihre Abfälle aus dem fahrenden Fahrzeug werfen nicht dem Vorhabensträger angelastet werden.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.10 Einwendungsführer 0118

Der Einwendungsführer 0118 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 20. März 2013 vorgebrachten Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Das im südlichen Ortsbereich von Seubersdorf i.d.OPf. gelegene Anwesen, in dem der Einwendungsführer wohnt, weist im Übrigen einen großen Abstand zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass durch das geplante Straßenbauprojekt verursachte schädliche Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen auszuschließen sind. Aufgrund der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr ist im Gegenteil sogar von positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.11 Einwendungsführer 0119

Der Einwendungsführer 0119 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Die im Schreiben vom 20. März 2013 vorgetragene Einwendung wird in den diesbezüglichen Ausführungen der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses ausführlich behandelt.

Das im südlichen Ortsbereich von Seubersdorf i.d.OPf. gelegene Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist im Übrigen einen großen Abstand zum geplanten

ten Straßenprojekt auf, so dass durch das geplante Straßenbauprojekt verursachte schädliche Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen auszuschließen sind. Aufgrund der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr ist im Gegenteil sogar von positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.12 Einwendungsführer 0120, 0121 und 0122

Die Einwendungsführer 0120, 0121 und 0122 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit jeweils mit Schreiben vom 24. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den entsprechenden Ziffern der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.13 Einwendungsführer 0127

Der Einwendungsführer 0127 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 24. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der vom Einwendungsführer angesprochenen Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße ist folgendes festzustellen:

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegen auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“ im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Ver-

legung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.14 Einwendungsführer 0128

Der Einwendungsführer 0128 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Die mit Schreiben vom 8. März 2013 erhobenen Einwendungen beziehen sich auf die ursprünglich geplante Einmündungssituation der bestehenden und zur Gemeindestraße abzustufenden Bundesstraße 8 in die neue Ortsumgebung.

Mit der aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens vorgenommenen Planänderung ist der Vorhabensträger der Forderung des Einwendungsführers auf Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes nachgekommen. Die Einwendungen haben sich insoweit erledigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.15 Einwendungsführer 0136 und 0137

Die Einwendungsführer 0136 und 0137 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 22. März 2013 vorgebrachten Einwendungen wird im Wesentlichen auf diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Bei den von den Einwendungsführern geschilderten verkehrgefährdenden Situatio-

nen im Bereich des Fußgängerüberweges in Daßwang handelt es sich offensichtlich um ein bereits derzeit bestehendes Problem. In Daßwang selbst sind bauliche Maßnahmen seitens des Vorhabensträgers weder beabsichtigt noch vorgesehen. Die Ortsdurchfahrt von Daßwang liegt außerhalb des Planfeststellungsabschnittes, so dass sie nicht Inhalt dieses Planfeststellungsverfahrens ist und daher in diesem Planfeststellungsverfahren hierzu – unabhängig von der Frage inwieweit es sich hierbei um verkehrsrechtliche Angelegenheiten handelt die ebenfalls nicht Gegenstand der Planfeststellung sind – keine Festlegungen getroffen werden können.

Aufgrund des Ergebnisses der Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak bleibt aber festzuhalten, dass infolge der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 sich kein weiterer „Mautausweichverkehr“ von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 verlagern wird. Bei den durchgeführten Erhebungen wurden in der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. nur rd. 30 Lkw und Lastzüge (Ergebnis der Verkehrsbefragungen) erfasst, die die Kriterien für Mautausweichverkehr erfüllen (Lkw > 12 to; Fahrtweite > 70 km). Ein Teil davon sind regionale Lkw-Verkehre, die heute nicht mehr den Umweg über die mautpflichtige Bundesautobahn A 3 nehmen. Die Bahnunterführung Nürnberger Straße ist dabei von rd. 85 % des Schwerverkehrs befahrbar. Nur rd. 50 Lkw/Lz pro Tag müssen auf die Umleitung über Schnufenhofen u. Alfalterbach ausweichen.

Die Bundesstraße 8 ist auch künftig im Abschnitt zwischen den Autobahnanschlussstellen Nittendorf und Neumarkt i.d.OPf. bzw. Feucht keine attraktive Alternativroute zur Bundesautobahn A 3. Die Zeitverluste infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit auf der z. T. kurvigen und bergigen Bundesstraße 8 (insbesondere am Deininger Berg) und in den Ortsdurchfahrten (u. a. Deining, Daßwang, Willenhofen, Hohenschambach, Deuerling, Pollenried) sind auch nach Bau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. – mit Versatz über die heutige Staatsstraße 2251 und 3 Kreisverkehren – so hoch, dass mit keiner zusätzlichen Verlagerung von Schwerverkehr von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 zu rechnen ist.

Auch in der Ortsdurchfahrt Daßwang wird der Schwerverkehr ebenfalls nicht über das Maß der allgemeinen Verkehrsentwicklung hinaus zunehmen. An der amtlichen DTV-Zählstelle bei Daßwang war nach Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen auf der Bundesstraße 8 keine Zunahme im Schwerverkehr festzustellen:

DTV-SV 2000:	304 Lkw und Busse/24 h
DTV-SV 2005:	298 Lkw und Busse/24 h
DTV-SV 2010:	298 Lkw und Busse/24 h

Auf die Ausführungen zu 1 a) der Vorbemerkungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Es ist daher davon auszugehen, dass mit der geplanten Ortsumgehung

von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 sich die bisherigen Verkehrsverhältnisse in Daßwang nicht ändern, insbesondere aber auch gegenüber den derzeitigen Verhältnissen nicht verschlechtern wird.

Bezüglich angesprochener möglicher Alternativen wird um Wiederholungen zu vermeiden auf die umfangreichen Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen. Die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele im Bereich der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. lassen sich daher nur mit einer Ortsumgehung realisieren. Die Linienführung der Ortsumgehungstrasse wurde in den weiteren Planungen zur Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen dahingehend optimiert, dass die Trassenführung soweit als möglich nach Süden verschoben wurde, um den Waldverlust zu minimieren. Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens konnten durch

- die Reduzierung der Abdichtungsbreite im Bereich des RiStWag-Ausbaus von 4,00 m auf mind. 2,00 m sowie
  - den Wegfall und die Umplanung von Wegen zur Erschließung forstwirtschaftlich genutzter Flächen,
- die Eingriffe in den Wald minimiert 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.16 Einwendungsführer 0140

Der Einwendungsführer 0140 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 21. März 2013 vorgetragene Einwendungen wird um Wiederholungen zu vermeiden auf die umfassenden Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungsführer befürchten, dass durch die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. ein gravierender Kundenrückgang für ihr Geschäft zu befürchten sei. Dies könnte Einnahmeverluste bis hin zur Gefährdung ihrer Existenz bedeuten.

Grundsätzlich vermittelt der sog. Anliegergebrauch, auf den sich der Einwendungsführer sinngemäß beruft, keine aus Art. 14 Abs. 1 GG ableitbare Rechtsposition. Wie

weit er gewährleistet ist, richtet sich nach dem einschlägigen Straßenrecht, das Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG bestimmt. § 8a FStrG gewährleistet aber keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrsbeziehung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Straße nicht in erster Linie der Erschließung der Anliegergrundstücke, sondern vornehmlich dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis in seinen unterschiedlichen Ausgestaltungen dient und dabei einer Vielzahl von Interessen gerecht werden muss.

Auch unter dem Aspekt des Rechtsinstituts des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs, lässt sich kein Anspruch auf Beibehaltung der Verkehrsbeziehung ableiten. Zwar können davon auch der Kundenstamm oder die besondere „Situation“, in der ein Gewerbe betrieben wird, geschützt sein. Eigentumsschutz besteht diesbezüglich aber nur insoweit, wie sie einen bestimmten Gewerbebetrieb als eine vom Inhaber geschaffene Organisation persönlicher und sachlicher Art konkretisieren. Nur solche Werte sind dem Gewerbebetrieb als Sach- und Rechtsgesamtheit zuzurechnen, die auf dem eigenen Arbeits- und Kapitaleinsatz des Inhabers, mithin auf ihm zurechenbaren Leistungen beruhen. Bloße Chancen, die sich dem Betriebsinhaber bieten, Lagevorteile oder sonstige rechtliche oder tatsächliche Umstände, die sich günstig für den Gewerbebetrieb auswirken und geschäftlich ausgenutzt werden können, kommen hierfür nicht in Betracht (BVerfG vom 11. September 1990, NVwZ 1991, 358). Die Aussicht auf bevorzugte Abnahme der angebotenen gewerblichen Leistung aufgrund der bestehenden örtlichen Situation kann, wenn sie von entsprechenden betrieblichen Dispositionen begleitet ist, die Qualität einer Rechtstellung erst dann gewinnen, wenn die diese Entwicklung begünstigende Verkehrslage auf Umständen außerbetrieblicher Art beruht, mit deren Fortbestand der Inhaber verlässlich rechnen darf. Insoweit genügt aber weder der Anliegergebrauch noch die Ausübung oder rechtliche Zulässigkeit einer bestimmten gewerblichen Nutzung, z.B. in einem Bebauungsplan (vgl. BVerfG. Urteil vom 21. Oktober 2003, Az. 4 B 93/03, juris).

Insoweit handelt es sich nicht um eine, ggf. zu einer Entschädigung führenden Rechtsposition des Einwendungsführers, sondern um einen grundsätzlich entschädigungsfreien Eingriff in einen ihm bislang nur rein tatsächlich zufallenden Vorteil.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Verkehr in der Ortsdurchfahrt zwar abnehmen, im Prognosejahr 2030 die Verkehrsbelastung im Bereich des Geschäftes aber immerhin noch bei bis zu rd. 2.600 Kfz/24 h liegen wird, ist für den Gewerbebetrieb der Einwendungsführer, davon auszugehen, dass der ausgeübte Gewerbebetrieb weiterhin an dieser Stelle ausgeübt werden kann. Es mag daher mehr als 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 tatsächlich unterstellt, verwirklicht werden kann. Auch unter Beachtung dieser schweren Auswirkungen überwiegt aber das öffentliche Interesse an dem plangegegenständlichen Bauvorhaben hier die Interessen des Einwendungsführers.

Zu den Anmerkungen der Einwendungsführer bezüglich des Ergebnisses des Bürgerentscheides am 10. November 2010 wird lediglich angemerkt, dass sich die Mehrheit der Gesamtbevölkerung von Seubersdorf i.d.OPf., bestehend aus dem Hauptort Seubersdorf i.d.OPf. mit den dazugehörigen Ortsteilen, in einem demokratischen und mit der Bayerischen Verfassung sowie der Gemeindeordnung konformen Bürgerentscheid für die geplante Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. ausgesprochen hat. Die Zustimmung der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf., vertreten durch den Bürgermeister und die Gemeinderäte, zur Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. entspricht somit auch dem Willen ihrer Bürger.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.17 Einwendungsführer\_0142

Der Einwendungsführer 0142 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die entsprechenden Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.18 Einwendungsführer 0143

Der Einwendungsführer 0143 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 vorgebrachten Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend wird folgendes festgestellt:

##### Wirtschaftliche Nachteile

Der Einwendungsführer befürchtet, dass durch die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. ein gravierender Kundenrückgang an seinem verpachteten Gewerbebetrieb zu befürchten sei. Dies könnte Einnahmeverluste aus der Pacht bzw. die Auflösung der Pachtverträge bedeuten.

Grundsätzlich vermittelt der sog. Anliegergebrauch, auf den sich der Einwendungsführer sinngemäß beruft, keine aus Art. 14 Abs. 1 GG ableitbare Rechtsposition. Wie weit er gewährleistet ist, richtet sich nach dem einschlägigen Straßenrecht, das Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG bestimmt. § 8a FStrG gewährleistet aber keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrsbeziehung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Straße nicht in erster Linie der Erschließung der Anliegergrundstücke, sondern vornehmlich dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis in seinen unterschiedlichen Ausgestaltungen dient und dabei einer Vielzahl von Interessen gerecht werden muss.

Auch unter dem Aspekt des Rechtsinstituts des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs, lässt sich, unabhängig von der Frage, ob sich der Einwendungsführer als Verpächter des Gewerbebetriebes überhaupt darauf berufen kann, kein Anspruch auf Beibehaltung der Verkehrsbeziehung ableiten. Zwar können davon auch der Kundenstamm oder die besondere „Situation“, in der ein Gewerbe betrieben wird, geschützt sein. Eigentumsschutz besteht diesbezüglich aber nur insoweit, wie sie einen bestimmten Gewerbebetrieb als eine vom Inhaber geschaffene Organisation persönlicher und sachlicher Art konkretisieren. Nur solche Werte sind dem Gewerbebetrieb als Sach- und Rechtsgesamtheit zuzurechnen, die auf dem eigenen Arbeits- und Kapitaleinsatz des Inhabers, mithin auf ihm zurechenbaren Leistungen beruhen. Bloße Chancen, die sich dem Betriebsinhaber bieten, Lagevorteile oder sonstige rechtliche oder tatsächliche Umstände, die sich günstig für den Gewerbebetrieb auswirken und geschäftlich ausgenutzt werden können, kommen hierfür nicht in Betracht (BVerfG vom 11. September 1990, NVwZ 1991, 358). Die Aussicht auf bevorzugte

Abnahme der angebotenen gewerblichen Leistung aufgrund der bestehenden örtlichen Situation kann, wenn sie von entsprechenden betrieblichen Dispositionen begleitet ist, die Qualität einer Rechtstellung erst dann gewinnen, wenn die diese Entwicklung begünstigende Verkehrslage auf Umständen außerbetrieblicher Art beruht, mit deren Fortbestand der Inhaber verlässlich rechnen darf. Insoweit genügt aber weder der Anliegergebrauch noch die Ausübung oder rechtliche Zulässigkeit einer bestimmten gewerblichen Nutzung, z.B. in einem Bebauungsplan (vgl. BVerwG. Urteil vom 21. Oktober 2003, Az. 4 B 93/03, juris).

Insoweit handelt es sich nicht um eine, ggf. zu einer Entschädigung führenden Rechtsposition des Einwendungsführers, sondern um einen grundsätzlich entschädigungsfreien Eingriff in einen ihm bislang nur rein tatsächlich zufallenden Vorteil.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Verkehr in der Ortsdurchfahrt zwar abnehmen, im Prognosejahr 2030 die Verkehrsbelastung im Bereich des Gewerbebetriebes aber immerhin noch bei bis zu rd. 3.400 Kfz/24 h liegen wird, ist auch für den verpachteten Gewerbebetrieb des Einwendungsführers, davon auszugehen, dass der ausgeübte Gewerbebetrieb weiterhin an dieser Stelle ausgeübt werden kann. Es mag daher mehr als 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 tatsächlich unterstellt, verwirklicht werden kann. Auch unter Beachtung dieser schweren Auswirkungen überwiegt aber das öffentliche Interesse an dem plangegegenständlichen Bauvorhaben hier die Interessen sowohl des Einwendungsführers wie auch des Pächters.

#### Mangelnde Notwendigkeit

Der Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 ist nicht nur notwendig um die auf 3,80 m Höhe beschränkte und zu schmale Bahnüberführung zu umgehen, sondern auch um die z.T. enge und kurvenreiche Ortsdurchfahrt vom Verkehr zu entlasten und damit die Sicherheit, insbesondere auch für Schulkinder, zu erhöhen und die Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Anlieger in der Ortsdurchfahrt zu erhöhen.

Hinsichtlich der vom Einwendungsführer angesprochenen Umfahrungsmöglichkeit der Bahnüberführung für Fahrzeuge die aufgrund ihrer Abmessungen dieses Bauwerk nicht durchfahren können ist festzustellen, dass damit nicht nur ein Umweg mit entsprechendem Kraftstoffmeherverbrauch und zusätzlichen Schadstoffemissionen verbunden ist, sondern auch entsprechender Schwerverkehr auf das nachgeordnete

z.T. kommunale Straßennetz verlagert und dabei auch andere Ortschaften wie u.a. die Ortsdurchfahrt von Schnufenhofen belastet werden. Es ist nicht akzeptierbar, dass überregionaler Schwerverkehr aufgrund von Unzulänglichkeiten im überregionalen Verkehrsnetz über das nachgeordnete regionale Straßennetz abgewickelt werden muss.

Bezüglich der vom Einwendungsführer angesprochenen Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße ist folgendes festzustellen:

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegt auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

In der genannten Vereinbarung ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktuelle Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktuelle Um- und Ausbaumaßnahme“ im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Verlegung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

#### Entwicklung von Seubersdorf i.d.OPf.

Der Einwand, dass große Flächen in der Nähe der Ortsmitte wegen der Zunahme des vorbeifahrenden Überlandverkehrs für eine künftige Wohnbebauung nicht in Frage kämen ist nicht nachvollziehbar. So wird mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte verbessert. Die Flächen zwischen dem nordöstlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und dem Waldgebiet „Große Bockslohe“ sind laut Flächennutzungsplan der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. auch nicht für Wohn- sondern Gewerbeflächen vorgesehen. Aufgrund der Trennwirkung der Bahnlinie erscheint es auch wenig sinnvoll eine weitere reine Wohnentwicklung von Seubersdorf i.d.OPf. nordöstlich von Seubersdorf ernsthaft zu verfolgen. Die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. weist einen so großen Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung auf, dass hier – wie die vom Vorhabensträger durchgeführten Berechnungen auch bestätigt haben – keine Überschreitungen von zulässigen Immissionsgrenzwerten stattfinden. Die durch die Verlagerungen von Verkehr auf die Staatsstraße 2251 entstehenden Lärmauswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung können durch aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von einer bis zu 3,00 m hohen Lärmschutzwand soweit minimiert werden, dass die zulässigen Immissionsgrenzwerte im Bereich des betroffenen Wohngebiets insgesamt eingehalten werden können. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.19 Einwendungsführer 0144

Der Einwendungsführer 0144 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Bezüglich der mit Schreiben vom 21. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

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 Straßenbaulasträgers 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 im südlichen Ortsbereich von Seubersdorf i.d.OPf. gelegene Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt weist im Übrigen einen großen Abstand zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass durch das geplante Straßenbauprojekt verursachte schädliche Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen auszuschließen sind. Aufgrund der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr ist im Gegenteil sogar von positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.20 Einwendungsführer\_0152

Der Einwendungsführer 0152 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 19. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die entsprechenden Ausführungen in den Vorbemerkungen in 2.4.1.1 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.21 Einwendungsführer\_0161

Der Einwendungsführer 0161 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Hinsichtlich der mit Schreiben vom 26. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurde eine Berechnung durchgeführt. Für das Anwesen ergaben sich maximale Lärmpegel von 49 dB(A) am Tag und 42 dB(A) in der Nacht. Somit werden nicht nur 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, sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser Alten- 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Bezüglich der vom Einwendungsführer angesprochenen Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße ist folgendes festzustellen:

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegt auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktuell Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II,

Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“ im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Verlegung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.22 Einwendungsführer\_0162

Der Einwendungsführer 0162 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in Ziffer 2.4.1.1 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.23 Einwendungsführer\_0017

Der Einwendungsführer 0017 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Ordner 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1 sowie Unterlage 14.2). Wie der Einwendungs-

führer in seinem Schreiben vom 21. März 2013 ausführt, sei eine teilweise Veräußerung seines Grundstücks nicht notwendig.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hat der Vorhabensträger seine Planungen überarbeitet. Diese Planänderungen beschrieben in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 3.4 dieses Beschlusses führen dazu, dass ein dauerhafter Erwerb von Flächen des Einwendungsführers nicht mehr erforderlich ist. Es wird lediglich eine kleine Teilfläche von 182 m<sup>2</sup> während der Bauphase vorübergehend in Anspruch genommen. Gegenüber den ursprünglich ausgelegten Unterlagen (vorübergehende Inanspruchnahme = 376 m<sup>2</sup>) bedeutet dies eine Reduzierung der vorübergehenden Grundinanspruchnahme um 194 m<sup>2</sup>. Die vorübergehend beanspruchte Fläche bleibt auch im Eigentum des Einwendungsführers und wird nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit dem Einwendungsführer rekultiviert. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 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.

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.24 Einwendungsführer\_0164

Der Einwendungsführer 0164 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 10. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

### Verkehrssicherheit für Schulkinder in Daßwang

In Daßwang selbst sind keine baulichen Maßnahmen seitens des Vorhabensträgers vorgesehen. Die Ortsdurchfahrt von Daßwang liegt außerhalb des Planfeststellungsabschnittes, so dass sie nicht Inhalt dieses Planfeststellungsverfahrens ist und daher in diesem Planfeststellungsverfahren hierzu – unabhängig von der Frage inwieweit es sich hierbei um verkehrsrechtliche Angelegenheiten handelt die ebenfalls nicht Gegenstand der Planfeststellung sind – keine Festlegungen getroffen werden können.

Aufgrund des Ergebnisses der Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak bleibt aber festzuhalten, dass infolge der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 sich kein weiterer „Mautausweichverkehr“ von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 verlagern wird. Bei den durchgeführten Erhebungen wurden in der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. nur rd. 30 Lkw und Lastzüge (Ergebnis der Verkehrsbefragungen) erfasst, die die Kriterien für Mautausweichverkehr erfüllen (Lkw > 12 to; Fahrtweite > 70 km). Ein Teil davon sind regionale Lkw-Verkehre, die heute nicht mehr den Umweg über die mautpflichtige Bundesautobahn A 3 nehmen. Die Bahnunterführung Nürnberger Straße ist dabei von rd. 85 % des Schwerverkehrs befahrbar. Nur rd. 50 Lkw/Lz pro Tag müssen auf die Umleitung über Schnufenhofen u. Alfalterbach ausweichen.

Die Bundesstraße 8 ist auch künftig im Abschnitt zwischen den Autobahnanschlussstellen Nittendorf und Neumarkt i.d.OPf. bzw. Feucht keine attraktive Alternativroute zur Bundesautobahn A 3. Die Zeitverluste infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit auf der z. T. kurvigen und bergigen Bundesstraße 8 (insbesondere am Deininger Berg) und in den Ortsdurchfahrten (u. a. Deining, Daßwang, Willenhofen, Hohenschambach, Deuerling, Pollenried) sind auch nach Bau der Ortsumgehung Seubersdorf i.d.OPf. – mit Versatz über die heutige Staatsstraße 2251 und 3 Kreisverkehren – so hoch, dass mit keiner zusätzlichen Verlagerung von Schwerverkehr von der Bundesautobahn A 3 auf die Bundesstraße 8 zu rechnen ist.

Auch in der Ortsdurchfahrt Daßwang wird der Schwerverkehr ebenfalls nicht über das Maß der allgemeinen Verkehrsentwicklung hinaus zunehmen. An der amtlichen DTV-Zählstelle bei Daßwang war nach Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen auf der Bundesstraße 8 keine Zunahme im Schwerverkehr festzustellen:

DTV-SV 2000:	304 Lkw und Busse/24 h
DTV-SV 2005:	298 Lkw und Busse/24 h
DTV-SV 2010:	298 Lkw und Busse/24 h

Auf die Ausführungen zu 1 a) der Vorbemerkungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Es ist daher davon auszugehen, dass mit der geplanten Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 sich die bisherigen Verkehrs-

verhältnisse in Daßwang nicht ändern insbesondere aber auch gegenüber den derzeitigen Verhältnissen nicht verschlechtern werden.

#### Lärmschutz

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).

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.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.25 Einwendungsführer 0102

Der Einwendungsführer 0102 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den im Schreiben vom 13. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der vom Einwendungsführer angesprochenen Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße ist folgendes festzustellen:

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegt auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktuelle Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktuelle Um- und Ausbaumaßnahme“ im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Verlegung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des

Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.26 Einwendungsführer 0174

Der Einwendungsführer 0174 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 22. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.27 Einwendungsführer 0177

Der Einwendungsführer 0177 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 18. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurde eine Berechnung durchgeführt. Für das Anwesen ergaben sich maximale Lärmpegel von 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Es werden demnach 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, wobei unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4. dieses Beschlusses lediglich die für ein Dorf- und Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten werden müssten. Es ist somit davon auszugehen, dass sich im Bereich des Anwesens keine durch das Bauvorhaben verursach-

ten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Die vom Einwendungsführer angesprochene illegale Entsorgung von Müll stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften entsprechend belangt werden kann. Das Problem „illegale Müllbeseitigung“ ist allerdings nicht Gegenstand der Planfeststellung und kann daher auch nicht in diesem Verfahren behandelt bzw. gelöst werden. Auch kann das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer die ihre Abfälle aus dem fahrenden Fahrzeug werfen nicht dem Vorhabens-träger angelastet 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.28 Einwendungsführer 0179

Der Einwendungsführer 0179 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 20. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen

Die geplante Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 wurde nach den anerkannten Regeln der Technik geplant, so dass keine Gründe für eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h erkennbar sind. Unabhängig davon sind verkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Verkehrsrechtliche Anordnungen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind damit grundsätzlich nicht in der Planfeststellung zu regeln, sondern können nachträglich bei Bedarf durch die Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. vorgenommen werden.

- Lärmschutz beidseits der Bahnbrücke

Der Einwendungsführer 0179 wohnt selbst am nordwestlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf., so dass sich im Bereich seines Anwesen keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Zusätzlich hat die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. in der Erörterungsverhandlung am 25. März 2014 die Errichtung einer 65,00 m langen und 1,50 m hohen Lärmschutzwand im Anschluss an den Berührungsschutz auf der Bahnunterführung in Richtung Süden zugesichert. Diese Lärmschutzwand ist ebenso wie der Berührungsschutz auf der Brücke über die Bahnlinie nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Unabhängig von der Frage inwieweit sich die vom Bahnverkehr verursachten Reflexionen auf das Anwesen des Einwendungsführers auswirken, hat der Vorhabensträger außerdem zugesichert die der Bebauung zugewandte Seite der Lärmschutzwand hochabsorbierend auszuführen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.1 und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- Sanierung der Staatsstraße nach Eichenhofen

Zu der erbetenen Sanierung der Staatsstraße 2251 nach Eichenhofen ist festzustellen, dass dieser Bereich außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegt und somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein kann.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.29 Einwendungsführer 0187

Der Einwendungsführer 0187 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 20. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der vom Einwendungsführer angesprochenen Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße ist folgendes festzustellen:

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegt auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktuelle Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktuelle Um- und Ausbaumaßnahme“ im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungs-

bauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Verlegung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

Mit einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. und der damit geringeren Verkehrsbelastung wird die Verkehrssicherheit auf alle Fälle erhöht. Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Durchgangsverkehrs sind zumindest auszuschließen. Die Ortsumgehung kann auch die sich aufgrund des nach wie vor in der Ortsdurchfahrt vorhandenen Ziel- und Quellverkehrs ergebende Unfallgefahr nur insoweit beeinflussen, als das Gefährdungspotential durch die niedrigere Verkehrsbelastung minimiert 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.30 Einwendungsführer\_0188

Der Einwendungsführer 0187 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwendungsführer befürchten, dass durch die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. ein gravierender Kundenrückgang für sein Geschäft zu befürchten sei. Dies könnte Einnahmeverluste bis hin zur Gefährdung der Existenz bedeuten.

Grundsätzlich vermittelt der sog. Anliegergebrauch, auf den sich der Einwendungsführer sinngemäß beruft, keine aus Art. 14 Abs. 1 GG ableitbare Rechtsposition. Wie weit er gewährleistet ist, richtet sich nach dem einschlägigen Straßenrecht, das Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG bestimmt. § 8a FStrG gewährleistet aber keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrsbeziehung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Straße nicht in erster Linie der Erschließung der Anliegergrundstücke, sondern vornehmlich dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis in seinen unterschiedlichen Ausgestaltungen dient und dabei einer Vielzahl von Interessen gerecht werden muss.

Auch unter dem Aspekt des Rechtsinstituts des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs, lässt sich kein Anspruch auf Beibehaltung der Verkehrsbeziehung ableiten. Zwar können davon auch der Kundenstamm oder die besondere „Situation“, in der ein Gewerbe betrieben wird, geschützt sein. Eigentumsschutz besteht diesbezüglich aber nur insoweit, wie sie einen bestimmten Gewerbebetrieb als eine vom Inhaber geschaffene Organisation persönlicher und sachlicher Art konkretisieren. Nur solche Werte sind dem Gewerbebetrieb als Sach- und Rechtsgesamtheit zuzurechnen, die auf dem eigenen Arbeits- und Kapitaleinsatz des Inhabers, mithin auf ihm zurechenbaren Leistungen beruhen. Bloße Chancen, die sich dem Betriebsinhaber bieten, Lagevorteile oder sonstige rechtliche oder tatsächliche Umstände, die sich günstig für den Gewerbebetrieb auswirken und geschäftlich ausgenutzt werden können, kommen hierfür nicht in Betracht (BVerfG vom 11. September 1990, NVwZ 1991, 358). Die Aussicht auf bevorzugte Abnahme der angebotenen gewerblichen Leistung aufgrund der bestehenden örtlichen Situation kann, wenn sie von entsprechenden betrieblichen Dispositionen begleitet ist, die Qualität einer Rechtstellung erst dann gewinnen, wenn die diese Entwicklung begünstigende Verkehrslage auf Umständen außerbetrieblicher Art beruht, mit deren Fortbestand der Inhaber verlässlich rechnen darf. Insoweit genügt aber weder der Anliegergebrauch noch die Ausübung oder rechtliche Zulässigkeit einer bestimmten gewerblichen Nutzung, z.B. in einem Bebauungsplan (vgl. BVerwG. Urteil vom 21. Oktober 2003, Az. 4 B 93/03, juris).

Insoweit handelt es sich nicht um eine, ggf. zu einer Entschädigung führenden Rechtsposition des Einwendungsführers, sondern um einen grundsätzlich entschädigungsfreien Eingriff in einen ihm bislang nur rein tatsächlich zufallenden Vorteil.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Verkehr in der Ortsdurchfahrt zwar abnehmen, im Prognosejahr 2030 die Verkehrsbelastung im Bereich des Geschäftes aber immerhin noch bei bis zu rd. 3.400 Kfz/24 h liegen wird, ist für das Geschäft des Einwendungsführers, davon auszugehen, dass das ausgeübte Gewerbe weiterhin an dieser Stelle ausgeübt werden kann. Es mag daher mehr als 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 tatsächlich unterstellt, verwirklicht werden kann. Auch unter Beachtung dieser schweren Auswirkungen überwiegt aber das öffentliche Interesse an dem plangegenständlichen Bauvorhaben hier die Interessen sowohl des Einwendungsführers wie auch des Pächters.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.31 Einwendungsführer 0190

Der Einwendungsführer 0190 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 26. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der vom Einwendungsführer geäußerten Befürchtung eines Verfalls der Immobilienpreise im Ortskern ist folgendes festzustellen:

Mit Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung wird sich die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt entsprechend verringern. Das Anwesen des Einwendungsführers liegt an der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 8 und weist einen Abstand von rd. 500 m zur Staatsstraße 2251 auf. Es ist daher für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar inwieweit der Schwerverkehr auf der Staatsstraße 2251 und der Zustand der Staatsstraße 2251 selbst sich auf das Anwesen des Einwendungsführers auswirken sollen.

Der Vorhabensträger hat die Lärmimmissionen für das Wohngebäude nicht konkret überprüft. Eine Lärmberechnung für das betroffene Anwesen halten wir aber nicht für erforderlich, weil der Vorhabensträger eine Lärmberechnung für die am nächsten an der Staatsstraße 2251 und künftigen Bundesstraße 8 liegende Bebauung durchgeführt hat. In diesen Bereichen sind die Lärmimmissionen am höchsten. In den dahinter liegenden Bereichen gehen die Lärmimmissionen dagegen zurück. Aufgrund dieser Erkenntnisse konnte schon für die am nächsten zur geplanten Straße liegenden Gebäude keine Überschreitung der entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses maßgebenden Lärmgrenzwerte festgestellt werden. Deshalb besteht schon für diese Anwesen kein Anspruch auf Lärmschutz in Form von Lärmvorsorgemaßnahmen. Es ist unter diesen Umständen sachgerecht, dass der Vorhabensträger auf eine Lärmberechnung für weiter entfernt liegende Gebäude verzichtet hat. Es ist aufgrund des Abstandes zur Trasse nicht davon auszugehen, dass das Wohngrundstück durch Lärmimmissionen des Bauvorha-

bens unzumutbar belastet wird. Auf die bisherigen Ausführungen in diesem Beschluss in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.4.1 und 2.2.4.4 zu den Verkehrslärm- und Luftschadstoffimmissionen wird verwiesen. Unabhängig von der Frage inwieweit sich die vom Bahnverkehr verursachten Reflexionen auf das Anwesen des Einwendungsführers auswirken, hat der Vorhabensträger zugesichert die der Bebauung zugewandte Seite der Lärmschutzwand hochabsorbierend auszuführen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6.1.1 und die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang 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. 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.

Nachdem der Ziel- und Quellverkehr mit bis zu 3.400 Kfz/24 h weiterhin in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. verbleibt sind auch keine Gründe erkennbar warum die Ortsmitte von Seubersdorf i.d.OPf. an Attraktivität verlieren und Geschäfte bzw. Betriebe geschlossen werden sollten. Mit Abstufung der Bundesstraße 8 in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. erhält die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. die Möglichkeit entsprechende Maßnahmen zu ergreifen um die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte attraktiver zu gestalten. Es liegt somit in den Händen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. sowie der Geschäfts- und Betriebsinhaber in der Ortsmitte diese Entwicklungsmöglichkeiten entsprechend zu nutzen.

#### Fazit:

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

das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.32 Einwendungsführer 0191

Der Einwendungsführer 0191 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Befürchtung, dass mit der geplanten Ortsumgehung Geschäfte in der Ortsmitte geschlossen werden müssen und Arbeitsstellen entfallen ist folgendes festzustellen:

Nachdem der Ziel- und Quellverkehr mit bis zu 3.400 Kfz/24 h weiterhin in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. verbleibt sind auch keine Gründe erkennbar warum die Ortsmitte von Seubersdorf i.d.OPf. an Attraktivität verlieren und Geschäfte bzw. Betriebe geschlossen werden sollten. Mit Abstufung der Bundesstraße 8 in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. erhält die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. die Möglichkeit entsprechende Maßnahmen zu ergreifen um die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte attraktiver zu gestalten. Es liegt somit in den Händen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. sowie der Geschäfts- und Betriebsinhaber in der Ortsmitte diese Entwicklungsmöglichkeiten entsprechend zu nutzen.

Der Forderung auf Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich des Anschlusses der bestehenden Bundesstraße 8 an die Neue Ortsumgehung ist der Vorhabenssträger nachgekommen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 und 2) wird verwiesen. Der diesbezügliche Einwand hat sich damit erledigt.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.33 Einwendungsführer 0192

Der Einwendungsführer 0192 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 24. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Befürchtung des Einwendungsführers mit der geplanten Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. müssten Einzelhandelsgeschäfte in der Ortsmitte schließen ist folgendes festzustellen:

Nachdem der Ziel- und Quellverkehr mit bis zu 3.400 Kfz/24 h weiterhin in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. verbleibt sind auch keine Gründe erkennbar warum die Ortsmitte von Seubersdorf i.d.OPf. an Attraktivität verlieren und Geschäfte bzw. Betriebe geschlossen werden sollten. Wie die Bezeichnung „Durchfahrtsverkehr“ schon ausdrückt handelt es sich hierbei um Fahrzeuge die Seubersdorf i.d.OPf. durchfahren. Dieser Verkehr bietet den Einzelhandelsgeschäften in der Ortsdurchfahrt nur in einem sehr beschränkten Umfang eine ausreichende Existenzgrundlage. Mit Abstufung der Bundesstraße 8 in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. erhält die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. die Möglichkeit entsprechende Maßnahmen zu ergreifen um die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte attraktiver zu gestalten. Es liegt somit in den Händen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. sowie der Geschäfts- und Betriebsinhaber in der Ortsmitte diese Entwicklungsmöglichkeiten entsprechend zu nutzen.

Der Forderung auf Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich des Anschlusses der bestehenden Bundesstraße 8 an die Neue Ortsumgehung ist der Vorhabens-träger nachgekommen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 und 2) wird verwiesen. Der diesbezügliche Einwand hat sich damit erledigt.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.34 Einwendungsführer 0193

Der Einwendungsführer 0193 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 24. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Forderung auf Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich des Anschlusses der bestehenden Bundesstraße 8 an die Neue Ortsumgehung ist der Vorhabens-träger nachgekommen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 und 2) wird verwiesen. Der diesbezügliche Einwand hat sich damit erledigt.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.35 Einwendungsführer 0197

Der Einwendungsführer 0197 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurde eine Berechnung durchgeführt. Für das Anwesen ergaben sich maximale Lärmpegel von 59 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Es werden somit die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Mit der Zusage der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. im Anhörungsverfahren – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens - entlang der Staatsstraße 2251, beginnend an der Bahnbrücke in Fahrtrichtung Süden, eine 65 m lange und 1,50 hohe Lärmschutzwand zu errichten, werden sich die Lärmbelastungen im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers auf 52 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht reduzieren. Somit werden nicht nur 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, sondern sogar die für Schulen, Krankenhäuser, Alten-

und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht z.T. weit unterschritten. Bezogen auf das vom Einwendungsführer bewohnte Anwesen ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Hinsichtlich des vom Einwendungsführer angesprochenen Grundstücks Fl.-Nr. 716, das nach seinen Angaben für eine Bebauung vorgesehen sei, ist folgendes festzustellen:

Selbst wenn dieses Grundstück im Wirkungsbereich eines rechtsbeständigen Bebauungsplans liegen würde, besteht mangels fehlender Bebauung kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt IX, Nr. 25 VLärmSchR 97).

Der Vorhabensträger hat mangels fehlender Bebauung keine Lärmberechnung für das angesprochene Grundstück durchgeführt. Die für das Anwesen auf dem angrenzenden Grundstück durchgeführten Lärmberechnungen haben maximale Lärmpegel vom 59 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht ergeben, die sich mit der von der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. zugesicherten Lärmschutzwand auf 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht reduzieren. Somit werden auch für dieses Anwesen die für allgemeine Wohngebiete geltenden und vorstehend bereits genannten Immissionsgrenzwerte eingehalten. Es ist demnach auch davon auszugehen, dass das besagte Grundstück nicht durch Lärmimmissionen des Bauvorhabens unzumutbar belastet 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.36 Einwendungsführer\_0198

Der Einwendungsführer 0198 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 1.März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurde eine Berechnung durchgeführt. Für das Anwesen ergaben sich maximale Lärmpegel von 59 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht. Es werden somit die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Mit der Zusage der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. im Anhörungsverfahren – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens - entlang der Staatsstraße 2251, beginnend an der Bahnbrücke in Fahrtrichtung Süden, eine 65 m lange und 1,50 hohe Lärmschutzwand zu errichten, werden sich die Lärmbelastungen im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers auf 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht reduzieren. Somit werden 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. Bezogen auf das Anwesen des Einwendungsführers ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.1.37 Einwendungsführer\_0199

Der Einwendungsführer 0199 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen und hat keine gegen das Bauvorhaben selbst gerichtete Einwendungen erhoben. Zu der mit Schreiben vom 28. Februar 2013 erbetenen Erneuerung bzw. Sanierung der Staatsstraße 2251 nach Eichenhofen und weiter nach Hollerstetten ist festzustellen, dass dieser Bereich außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegt und somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein kann.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.38 Einwendungsführer 0202

Der Einwendungsführer 0203 ist als Waldbesitzer vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Ordner 2: Unterlage 14.1, Blatt Nrn. 1 und 2 sowie Unterlage 14.2). Zu den mit Schreiben vom 27. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die umfassenden Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Ergänzend wird folgendes festgestellt:

##### Zum Vergleich der Varianten

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses lassen sich die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele im Bereich der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. nur mit einer Ortsumgehung realisieren. Die Linienführung der Ortsumgehungstrasse wurde in den weiteren Planungen zur Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen dahingehend optimiert, dass die Trassenführung soweit als möglich nach Süden verschoben wurde, um den Waldverlust zu minimieren. Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens konnten durch die Reduzierung der Abdichtungsbreite im Bereich des RiStWag-Ausbaus von 4,00 m auf mind. 2,00 m sowie den Wegfall und die Umplanung von Wegen zur Erschließung forstwirtschaftlich genutzter Flächen die Eingriffe in den Wald minimiert werden.

Bezüglich der erforderlichen Eingriffe in den Wald wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.8.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der vom Einwendungsführer angesprochenen Umfahrungsmöglichkeit der Bahnüberführung für Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Abmessungen dieses Bauwerk nicht durchfahren können, ist festzustellen, dass damit nicht nur ein Umweg mit entsprechendem Kraftstoffmeherverbrauch und zusätzlichen Schadstoffemissionen verbunden ist, sondern auch entsprechender Schwerverkehr auf das nachgeordnete z.T. kommunale Straßennetz verlagert wird. Dabei werden auch andere Ortschaften wie u.a. die Ortsdurchfahrt von Schnufenhofen mit Schwerverkehr belastet. Es ist nicht akzeptierbar, dass überregionaler Schwerverkehr aufgrund von Unzulänglichkeiten im überregionalen Verkehrsnetz über das nachgeordnete regionale Straßennetz abgewickelt werden muss.

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegt auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“ im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Ver-

legung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

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.

#### Zur Trassenführung

Mit der Verlegung der Straßentrasse an den Waldrand kann zu Einen der Eingriff in private Grundstücke minimiert und eine ungünstige Durchschneidung von Grundstücksflächen vermieden werden. Hiermit ist auch keine wesentliche Mehrlänge oder ein höherer Flächenverbrauch verbunden.

Ein vergleichsweise Führung der Straßentrasse beginnend bei ca. bau-km 0+800 nach Süden zur Bebauung hin (maximale Abweichung ca. 200 m bei Führung auf dem öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 672, Gemarkung Seubersdorf) würde eine Verkürzung der Baulänge um weniger als 50 m bedeuten und den Flächenverbrauch lediglich um ca. 500 m<sup>2</sup> reduzieren. Allerdings würde diese Linienführung zu einer schrägen Durchschneidung von Grundstücken führen und näher an die vorhandene Bebauung heranrücken.

#### Neuanbindung der Forstwege

Die Anbindung der Forstwege wurde vom Vorhabensträger im laufenden Verfahren mit dem Einwendungsführer und dem Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg abgestimmt. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 1 und 2) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

#### Waldinanspruchnahme für Arbeitsbereiche

Der Vorhabensträger hat diese temporär für die Bauausführung erforderlichen Flächen auf eine Breite von 3,00 m beschränkt und somit die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Grundstücksflächen bereits auf ein Minimum begrenzt.

#### Folgeschäden in benachbarten Waldbeständen

Eine entsprechende Waldrandunterpflanzung wurde vom Vorhabensträger zugesichert und ihm unter Hinweis auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7.3 dieses Beschlusses auch auferlegt.

### Ersatzaufforstungen

Die künftigen Eigentumsverhältnisse bezüglich der Ersatzaufforstungsflächen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

### Fazit:

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

Um die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.39 Einwendungsführer 0207 und 0209

Die Einwendungsführer 0207 und 0209 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen und haben im Verfahren als gesetzliche Betreuer des Grundstückseigentümers 0026, der aufgrund der ursprünglichen Planung durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen war, mit Schreiben vom 21. bzw. 25. März 2013 gleichlautende Einwendungen erhoben. Zu den erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

#### Grundinanspruchnahme

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hat der Vorhabensträger seine Planungen u.a. auch im Bereich des als Kreisverkehrsplatz (BwVz. lfd. Nr. 119) ausgebildeten Anschlusses der neuen Umgehung an die bestehende und zur Bundesstraße 8 aufzustufenden Staatsstraße 2251 bei ca. Bau-km 1+850 optimiert, so dass eine Inanspruchnahme von Grundstücksflächen des Grundstückseigentümers 0026 nicht mehr erforderlich ist. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 2 und Unterlage 14.2) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

### Abstufung der Bundesstraße 8

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegt auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktuelle Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktuelle Um- und Ausbaumaßnahme“ im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Ver-

legung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

#### Lärm

Die Einwendungsführer 0207 und 0209 wohnen selbst am westlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. bzw. in Velburg, so dass sich im Bereich ihrer Anwesen keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Das Anwesen des Grundstückseigentümers 0026 weist einen Abstand von ca. 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 gemäß den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht) 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. Der Vollständigkeit halber wird angemerkt, dass für das dem Anwesen des Grundstückseigentümers 0026 am nächsten gelegene und berechnete Anwesen maximale Lärmwerte von 46 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht ermittelt wurden. Hier werden damit sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Alten- und Kurheime zulässigen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.40 Einwendungsführer 0208

Der Einwendungsführer 00208 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen und hat im Verfahren als gesetzlicher Betreuer des Grundstückseigentümers 0026, der aufgrund der ursprünglichen Planung durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen war, mit Schreiben vom 19. März 2013 Einwendungen

erhoben. Zu den erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Grundinanspruchnahme

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hat der Vorhabensträger seine Planungen u.a. auch im Bereich des als Kreisverkehrsplatz (BwVz. lfd. Nr. 119) ausgebildeten Anschlusses der neuen Umgehung an die bestehende und zur Bundesstraße 8 aufzustufenden Staatsstraße 2251 bei ca. Bau-km 1+850 optimiert, so dass eine Inanspruchnahme von Grundstücksflächen des Grundstückseigentümers 0026 nicht mehr erforderlich ist. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 2 und Unterlage 14.2) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Abstufung der Bundesstraße 8

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegt auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben

Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“ im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Verlegung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

#### Lärm

Das Anwesen des Grundstückseigentümers 0026, in dem auch der Einwendungsführer 0208 wohnt, weist einen Abstand von ca. 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 Straßenvorhaben gelegene Anwesen die Einhaltung der gemäß den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht) 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. Der Vollständigkeit halber wird angemerkt, dass für das dem Anwesen des Grundstückseigentümers 0026 am nächsten gelegene und berechnete Anwesen maximale Lärmwerte von 46 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht ermittelt wurden. Hier werden damit sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Alten- und Kurheime zulässigen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.41 Einwendungsführer 0189 und 0196

Die Einwendungsführer 0189 und 0196 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen und haben im Verfahren jeweils mit Schreiben vom 24. März 2013 gleichlautende Einwendungen erhoben. Zu den erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen befindet sich im Ortsteil Eichenhofen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, so dass sich für die Einwendungsführer keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher von vorne herein auszuschließen.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2016 wird verwiesen.

#### 2.4.1.1.42 Einwendungsführer 0194 und 0195

Die Einwendungsführer 0194 und 0195 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen und haben im Verfahren jeweils mit Schreiben vom 24. März 2013 gleichlautende Einwendungen erhoben. Zu den erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen befindet sich im Ortsteil Eichenhofen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, so dass sich für den Einwendungsführer keine durch das

Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher von vorne herein auszuschließen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2 Sammeleinwendungen 1

2.4.1.2.1 Vorbemerkungen

Die in den lfd. Nrn. 2.4.1.2.2 bis 2.4.1.2.26 behandelten Einwendungsführer haben ihre Einwendungen im Wesentlichen in Form eines einheitlichen Einwendungsschreibens formuliert.

Bezüglich der in den Ziffern:

2. Verkehrssicherheit
3. Verkehrsgefährdung für Kinder
5. Naturgenuss
6. Sonstiges

des einheitlichen Einwendungsschreibens vorgetragenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den jeweiligen Einwendungen in den Ziffern

1. Lärm
4. Gewerbebetrieb

ist folgendes festzustellen:

zu 1. Lärm

Auch hier wird in erster Linie ergänzend auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch auch, dass eine Vielzahl der Einwendungsführer, die z.T. direkt an der bisherigen Ortsdurchfahrt wohnen im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffbelastung von der Verkehrsentlastung durch die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. profitieren. Auch für die Anlieger

an der Staatsstraße 2251 ergeben sich mit der vorgesehenen Lärmschutzwand mit einer Höhe zwischen 2,25 m und 3,00 m gegenüber dem heutigen Zustand Verbesserungen. Auf die der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 beigegefügt und auch in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen Lärmberechnungen (Prognosenußfall 2010 und 2030 sowie Planfall mit Ortsumgehung Prognosejahr 2030 vgl. auch Band 1: Unterlagen 11.3a bis 11.3c) wird in diesem Zusammenhang verwiesen

zu 6: Gewerbebetrieb

Aufgrund des einheitlich verwendeten Einwendungsschreibens ist nicht abschließend feststellbar inwieweit die jeweiligen Einwendungsführer tatsächlich Betreiber eines Gewerbebetriebes sind. In Anbetracht der Größe von Seubersdorf i.d.OPf. kann aber mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass wirklich alle der nachfolgend behandelten Einwendungsführer Geschäftsinhaber sind. Eine detaillierte Ermittlung auf welche Einwendungsführer die Ausführungen in Ziffer 4. der Einwendungsschreiben wirklich zutreffen ist jedoch unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen nicht erforderlich.

Grundsätzlich vermittelt der sog. Anliegergebrauch, auf den sich die Einwendungsführer sinngemäß berufen, nämlich keine aus Art. 14 Abs. 1 GG ableitbare Rechtsposition. Wie weit er gewährleistet ist, richtet sich nach dem einschlägigen Straßenrecht, das Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG bestimmt. § 8a FStrG gewährleistet aber keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrsbeziehung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Straße nicht in erster Linie der Erschließung der Anliegergrundstücke, sondern vornehmlich dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis in seinen unterschiedlichen Ausgestaltungen dient und dabei einer Vielzahl von Interessen gerecht werden muss.

Auch unter dem Aspekt des Rechtsinstituts des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs, lässt sich kein Anspruch auf Beibehaltung der Verkehrsbeziehung ableiten. Zwar können davon auch der Kundenstamm oder die besondere „Situation“, in der ein Gewerbe betrieben wird, geschützt sein. Eigentumschutz besteht diesbezüglich aber nur insoweit, wie sie einen bestimmten Gewerbebetrieb als eine vom Inhaber geschaffene Organisation persönlicher und sachlicher Art konkretisieren. Nur solche Werte sind dem Gewerbebetrieb als Sach- und Rechtsgesamtheit zuzurechnen, die auf dem eigenen Arbeits- und Kapitaleinsatz des Inhabers, mithin auf ihm zurechenbaren Leistungen beruhen. Bloße Chancen, die sich dem Betriebsinhaber bieten, Lagevorteile oder sonstige rechtliche oder tatsächliche Umstände, die sich günstig für den Ge-

werbebetrieb auswirken und geschäftlich ausgenutzt werden können, kommen hierfür nicht in Betracht (BVerfG vom 11. September 1990, NVwZ 1991, 358). Die Aussicht auf bevorzugte Abnahme der angebotenen gewerblichen Leistung aufgrund der bestehenden örtlichen Situation kann, wenn sie von entsprechenden betrieblichen Dispositionen begleitet ist, die Qualität einer Rechtstellung erst dann gewinnen, wenn die diese Entwicklung begünstigende Verkehrslage auf Umständen außerbetrieblicher Art beruht, mit deren Fortbestand der Inhaber verlässlich rechnen darf. Insoweit genügt aber weder der Anliegergebrauch noch die Ausübung oder rechtliche Zulässigkeit einer bestimmten gewerblichen Nutzung, z.B. in einem Bebauungsplan (vgl. BVerwG. Urteil vom 21. Oktober 2003, Az. 4 B 93/03, juris).

Insoweit handelt es sich nicht um eine, ggf. zu einer Entschädigung führenden Rechtsposition des Einwendungsführers, sondern um einen grundsätzlich entschädigungsfreien Eingriff in einen ihm bislang nur rein tatsächlich zufallenden Vorteil.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Verkehr in der Ortsdurchfahrt zwar abnehmen, im Prognosejahr 2030 die Verkehrsbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt aber immerhin noch bei bis zu rd. 3.400 Kfz/24 h liegen wird, ist für die Gewerbebetriebe, Einzelhandelsgeschäfte, Metzgereien, Bäckereien etc., davon auszugehen, dass der ausgeübte Betrieb weiterhin an dieser Stelle ausgeübt werden kann. Es mag daher mehr als fraglich erscheinen, ob dies hier auch zu Existenzvernichtungen 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 tatsächlich unterstellt, verwirklicht werden kann. Auch unter Beachtung dieser schweren Auswirkungen überwiegt aber das öffentliche Interesse an dem plangegenständlichen Bauvorhaben hier die Interessen sowohl des Einwendungsführers.

Nachdem der Ziel- und Quellverkehr mit bis zu 3.400 Kfz/24 h weiterhin in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. verbleibt sind auch keine Gründe erkennbar warum die Ortsmitte von Seubersdorf i.d.OPf. an Attraktivität verlieren und Geschäfte bzw. Betriebe geschlossen werden sollten. Es ist davon auszugehen, dass die einzelnen Betriebe weiterhin an ihrer bisherigen Stelle weiterbetrieben werden können. Es mag daher mehr als fraglich erscheinen, ob dies hier auch zu Existenzvernichtungen, die auch nicht näher begründet sind, führt.

Mit Abstufung der Bundesstraße 8 in der Ortsdurchfahrt von Seubersdorf i.d.OPf. erhält die Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. die Möglichkeit entsprechende Maßnahmen zu ergreifen um die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte attraktiver zu gestalten. Es liegt somit in den Händen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. sowie der Geschäfts- und Betriebsinhaber in der Ortsmitte diese Entwicklungsmöglichkeiten entsprechend zu nutzen.

Hinsichtlich angesprochener zusätzlicher Werbe- und Beschilderungsmaßnahmen ist festzustellen, dass über diese Forderungen nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren zu entscheiden ist. Die wegweisende Beschilderung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wird zu gegebener Zeit von der Verkehrsbehörde am Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. angeordnet.

#### 2.4.1.2.2 Einwendungsführer 0100 und 0101

Die Einwendungsführer 0100 und 0101 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben jeweils vom 19. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

##### Lärm

Für das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen wurde eine Berechnung durchgeführt. Für das Anwesen ergaben sich maximale Lärmpegel von 50 dB(A) am Tag und 44 dB(A) in der Nacht. Es werden somit nicht nur die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten, sondern sogar die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Schulen, Krankenhäuser, Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten. Bezogen auf das Anwesen des Einwendungsführers ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

##### Fazit:

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

das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.3 Einwendungsführer 0106

Der Einwendungsführer 0106 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 13. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

##### Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt im Ortsteil Neuhausen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.4 Einwendungsführer 0108

Der Einwendungsführer 0108 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 17. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt im Ortsteil Batzhausen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.5 Einwendungsführer 0112

Der Einwendungsführer 0112 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 21. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt im Ortsteil Schnufenhofen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.6 Einwendungsführer 0129 und 0131

Die Einwendungsführer 0129 und 0131 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 13. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen sowie der angeführte Betrieb des Einwendungsführers 0129 befindet sich im Ortsteil Daßwang der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegen somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen und den Betrieb 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.

Nachdem sich unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziffer 1a der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses die Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 8 nicht auf Daßwang auswirkt sind auch keine Auswirkungen auf die Betriebsführung des Einwendungsführers 0129 zu erwarten. Der ausgeübte Gewerbebetrieb kann daher weiter an der bisherigen Stelle ausgeübt 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.7 Einwendungsführer\_0130

Der Einwendungsführer 0130 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 13. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

##### Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt befindet sich im Ortsteil Daßwang der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.8 Einwendungsführer\_0132

Der Einwendungsführer 0132 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 13. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt befindet sich im Ortsteil Daßwang der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.9 Einwendungsführer 0134 und 0135

Die Einwendungsführer 0134 und 0135 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 27. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen befindet sich im Ortsteil Daßwang der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 der Einwendungsführer keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebli-

che 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.10 Einwendungsführer 0138

Der Einwendungsführer 0138 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 18. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt am südwestlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und weist somit einen großen Abstand 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des

Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.11 Einwendungsführer 0139

Der Einwendungsführer 0139 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 14. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

#### Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt befindet sich am nordwestlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und weist einen großen Abstand 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.12 Einwendungsführer 0141

Der Einwendungsführer 0141 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird

auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt befindet sich im Ortsteil Batzhäuser der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.13 Einwendungsführer 0145 und 0146

Die Einwendungsführer 0145 und 0146 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 27. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen befindet sich im Ortsteil Batzhäuser der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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

ben 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 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.14 Einwendungsführer 0147 und 0148

Die Einwendungsführer 0147 und 0148 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 27. bzw. 28. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen befindet sich im Ortsteil Batzhausen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.15 Einwendungsführer 0149, 0150 und 0151

Die Einwendungsführer 0149, 0150 und 0151 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 13. bzw. 14. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

#### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

##### Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen befindet sich im Ortsteil Daßwang der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.16 Einwendungsführer 0153

Der Einwendungsführer 0153 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 23. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurde eine Berechnung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der 2,25 m hohen Lärmschutzwand ergaben sich dabei maximale Lärmpegel von 47 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht der mit der nunmehr vorgesehenen 3,00 m hohen Lärmschutzwand nochmals hinsichtlich des Tagwertes geringfügig auf 46 dB(A) reduziert werden konnte. Es werden somit nicht nur die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten, sondern sogar die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Schulen, Krankenhäuser, Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten. Bezogen auf das Anwesen des Einwendungsführers ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.17 Einwendungsführer 0157, 0158, 0159 und 0160

Die Einwendungsführer 0157 bis 0160 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 26. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen liegt in Ortsmitte an der bestehenden Ortsdurchfahrt und weist einen großen Abstand zum geplanten Straßenpro-

jekt 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. Vorliegend sind aufgrund der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung und die damit verbundene Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt positive Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.18 Einwendungsführer 0163 und 0164

Die Einwendungsführer 0163 und 0164 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 23. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen befindet sich am nordwestlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und weist einen großen Abstand 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. Er-

hebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.19 Einwendungsführer 0169

Der Einwendungsführer 0169 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 15. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt am südwestlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und weist somit einen großen Abstand 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.20 Einwendungsführer\_0178

Der Einwendungsführer 0178 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 18. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

##### Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt befindet sich im Ortsteil Batzhausen der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

##### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.21 Einwendungsführer 0180 und 0181

Die Einwendungsführer 0180 und 0181 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 28. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

##### Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen befindet sich im Ortsteil Daßwang der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und liegt somit weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches, 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.22 Einwendungsführer 0183

Der Einwendungsführer 0183 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 19. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

##### Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt am westlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und weist somit einen großen Abstand zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen durchgeführt wurden. Nachdem die durchgeführten Berechnungen aber bereits für näher am Stra-

ßenbauvorhaben 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.2.23 Einwendungsführer 0184 und 0185

Die Einwendungsführer 0184 und 0185 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 28. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt im Ortsteil Daßwang der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und weist somit einen großen Abstand 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.24 Einwendungsführer 0186

Der Einwendungsführer 0186 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 13. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

#### Lärm

Das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt liegt im südöstlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. außerhalb des Planfeststellungsbereiches und weist somit einen großen Abstand 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.2.25 Einwendungsführer 0205 und 0206

Die Einwendungsführer 0205 und 0206 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 7. April 2013 erhobenen

Einwendungen wird angemerkt, dass sie nach Ablauf der Einwendungsfrist am 28. März 2013 erhoben wurden und die Einwendungsführer deshalb mit ihrem Vorbringen nach § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG präkludiert sind. Auf die Rechtsfolgen einer verspäteten Einwendung gemäß § 17a Nr. 3 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG wurde in der Bekanntmachung hingewiesen. Unabhängig davon und nachdem die von ihnen vorgebrachten Einwendungen mehrfach vorgebracht wurden wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

#### Lärm

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen liegt im Ortsteil Daßwang der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. und weist somit einen großen Abstand 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 26. März 2014 wird verwiesen.

### 2.4.1.3 Sammeleinwand 2

#### 2.4.1.3.1 Vorbemerkungen

Die in den lfd. Nrn. 2.4.1.4.2 bis 2.4.1.2.7 behandelten Einwendungsführer haben ihre Einwendungen in Form eines einheitlichen Einwendungsschreibens formuliert. Bei den einzelnen Einwendungsführern werden dabei lediglich die zum Thema „Lärm und Abgase“ formulierten Einwendungen näher behandelt, wobei auch hier ergänzend auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Bezüglich der Themen

- Verkehrssicherheit
- Grundwasserschutz
- Natur
- Gewerbe
- Sonstiges

wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in den vorstehenden Ziffern 2.4.1.1.1 und 2.4.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### 2.4.1.3.2 Einwendungsführer 0114

Der Einwendungsführer 0114 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

#### Lärm und Abgase

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer wohnt wurde eine Berechnung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der 2,25 m hohen Lärmschutzwand ergaben sich dabei maximale Lärmpegel von 58 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht die mit der nunmehr vorgesehenen 3,00 m hohen Lärmschutzwand auf maximal 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht reduziert werden konnten. Es werden somit nicht nur die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, sondern sogar die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten.

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

Bezogen auf das Anwesen des Einwendungsführers ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schad-

stoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.3.3 Einwendungsführer 0155 und 0156

Die Einwendungsführer 0155 und 0156 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm und Abgase

Für das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen wurde eine Berechnung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der 2,25 m hohen Lärmschutzwand ergaben sich dabei maximale Lärmpegel von 47 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht die mit der nunmehr vorgesehenen 3,00 m hohen Lärmschutzwand hinsichtlich des Tagwertes geringfügig auf maximal 46 dB(A) reduziert werden konnte. Es werden somit nicht nur die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten, sondern sogar die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Krankenhäuser, Schulen, Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten.

Die festgestellten Planunterlagen enthalten zwar weder eine immissionsschutzfachliche Prüfung der lufthygienischen Auswirkungen der geplanten Maßnahme noch irgendwelche sonstigen Aussagen hierzu. Nach Einschätzung des für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebietes 50 der Regierung der Ober-

pfalz ist jedoch aufgrund der prognostizierten Verkehrsdichte, der orographischen Verhältnisse und der Bebauungsstruktur nicht mit einer Überschreitung von Immissions(grenz)werten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards mit Emissionshöchstmengen) oder der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) zu rechnen.

Bezogen auf das Anwesen der Einwendungsführer ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.3.4 Einwendungsführer 0166 und 0167

Die Einwendungsführer 0166 und 0167 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm und Abgase

Für das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen wurde eine Berechnung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der 2,25 m hohen Lärmschutzwand ergaben sich dabei maximale Lärmpegel von 50 dB(A) am Tag und 44 dB(A) in der Nacht die mit der nunmehr vorgesehenen 3,00 m hohen Lärmschutzwand auf maximal 48 dB(A) am Tag und 41 dB(A) in der Nacht reduziert werden konnten. Es werden somit nicht nur die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten,

sondern sogar die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Krankenhäuser, Schulen, Alten- und Kurheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten.

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

Bezogen auf das Anwesen der Einwendungsführer ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.3.5 Einwendungsführer 0170 und 0172

Der Einwendungsführer 0170 und 0172 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm und Abgase

Für das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen wurden keine gesonderten

Berechnungen durchgeführt. Nachdem die durchgeführten Berechnungen aber bereits für näher am Straßenbauvorhaben gelegene Anwesen die Einhaltung der gemäß den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht) nachgewiesen haben, ist auch davon auszugehen, dass sich im Bereich des Anwesen der Einwendungsführer keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten. Der Vollständigkeit halber wird angemerkt, dass für das dem Anwesen der Einwendungsführer am nächsten gelegene und berechnete Anwesen maximale Lärmwerte von 47 dB(A) am Tag und 41 dB(A) in der Nacht ermittelt wurden. Hier werden damit sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Alten- und Kurheime zulässigen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten.

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

Bezogen auf das Anwesen der Einwendungsführer ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

#### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in

diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.3.6 Einwendungsführer 0175 und 0176

Die Einwendungsführer 0175 und 0176 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

#### Lärm und Abgase

Für das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen wurde eine Berechnung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der 2,25 m hohen Lärmschutzwand ergaben sich dabei maximale Lärmpegel von 59 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht die mit der nunmehr vorgesehenen 3,00 m hohen Lärmschutzwand auf maximal 55 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht reduziert werden konnten. Es werden somit nicht nur die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten, sondern sogar die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten.

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

Bezogen auf das Anwesen der Einwendungsführer ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.3.7 Einwendungsführer 0182

Der Einwendungsführer 0182 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 27. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärm und Abgase

Für das Anwesen in dem der Einwendungsführer 0182 wohnt wurde eine Berechnung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der 2,25 m hohen Lärmschutzwand ergaben sich dabei maximale Lärmpegel von 49 dB(A) am Tag und 43 dB(A) in der Nacht die mit der nunmehr vorgesehenen 3,00 m hohen Lärmschutzwand hinsichtlich des Nachtwertes geringfügig auf maximal 42 dB(A) reduziert werden konnte. Es werden somit nicht nur die entsprechend den Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1.4 dieses Beschlusses für ein Dorf- und Mischgebiet einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten, sondern sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Alten- und Kurheime zulässigen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht weit unterschritten.

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

Bezogen auf das Anwesen des Einwendungsführers ist daher davon auszugehen, dass sich keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht zu erwarten.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.4 Sammeleinwand 3

2.4.1.4.1 Vorbemerkungen

Die in den lfd. Nrn. 2.4.1.5.2 bis 2.4.1.5.7 behandelten Einwendungsführer haben ihre Einwendungen in Form eines einheitlichen Einwendungsschreibens formuliert. Um Wiederholungen zu vermeiden wird bezüglich der vorgebrachten Einwendungen auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Lärmberechnung, Geschwindigkeits- und Fahrzeugbeschränkungen

Einleitend wird auch hier ergänzend auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Die der Verkehrslärmberechnung zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind der verbindlichen RLS-90 entnommen. Der Vorhabensträger hat die Überprüfung der Lärmsituation ohne eine derzeit bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung (freie Strecke  $v = 100$  km/h (Pkw)/80 km/h (Lkw)) durchgeführt. Entsprechend der Funktion der Bundesstraße 8 im Netz, einem weiträumigen Verkehr zu dienen oder zu dienen bestimmt zu sein (§ 1 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 FStrG), sind auch keine Fahrzeugbeschränkungen vorgesehen. Und zuletzt sind verkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Verkehrsrechtliche Anordnungen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind damit grundsätzlich nicht in der Planfeststellung zu re-

geln, sondern können nachträglich bei Bedarf durch die Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. vorgenommen werden.

#### Abstufung der Bundesstraße 8

Ausschlaggebend für die Einstufung einer Straße in eine bestimmte Straßenklasse sind allein ihre Lage im Netz und die damit verbundene Netzfunktion. Die Verkehrsbelastung der Straße spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße 8 hat auch nicht an Verkehrsbedeutung verloren. Auch nach Abstufung der Bundesstraße 8 zur Staatsstraße bleibt die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges erhalten, wie die vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsbelastungen in Ziffer 1 a) der Vorbemerkungen bestätigen. Wie der Verkehrsgutachter in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen, die Bestandteil der Niederschrift zu den Erörterungsverhandlungen am 25. und 26. März 2014 ist, außerdem zutreffend feststellt, ist es für den Kraftfahrer unerheblich ob er auf einer Bundesstraße oder Staatsstraße fährt. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen widerlegt auch die Feststellung des Einwendungsführers, die Bundesstraße 8 hätte mit der Autobahnausfahrt Frickenhofen an Verkehrsbedeutung verloren.

Festzuhalten bleibt auch, dass es sich bei dem Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen bei den Gerichten anerkannten Gutachter handelt, der vor Gericht schon wiederholt als Gutachter aufgetreten und seine besondere Sachkunde anerkannt ist. Die Verkehrsdaten wurden vom Verkehrsgutachter umfassend erhoben. Es wurden dabei sowohl die regionalen wie auch überregionalen Verkehrsströme erfasst. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die dazu führen könnten die in der Verkehrsprognose getroffenen Aussagen anzuzweifeln.

In der vom Einwendungsführer angeführten Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern ist u. a. festgelegt: „Die abzustufende Straße ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Hierzu können neben Erhaltungsmaßnahmen punktuell auch kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich sein.“

Auch die vorgesehene Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf., die als Verlegung der Bundesstraße 8 angesehen werden kann, steht nicht im Widerspruch zu den Festlegungen der o. g. Vereinbarung. Die Maßnahme kann unter dem Begriff „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“ eingeordnet werden. Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses ausgeführt, befindet sich am nordwestlichen Ortseingang eine höhenbeschränkte Bahnüberführung, so dass die Straße ihre Verkehrsfunktion weder als Bundes- noch als Staatsstraße voll erfüllen kann. Die Schaffung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe und -breite unabhängig vom Zustand der Ortsdurchfahrt Seubersdorf i.d.OPf. ist daher als „punktueller Um- und Ausbaumaßnahme“

im Sinne der Vereinbarung anzusehen. Dass statt einer Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in ausreichender lichter Höhe und Breite die sogar deutlich günstigere Verlegung der Bundesstraße 8 realisiert werden soll, kann zu keinem anderen Ergebnis führen.

#### 2.4.1.4.2 Einwendungsführer 0115

Der Einwendungsführer 0115 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 26. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

##### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Der Einwendungsführer 0116 wohnt in Regensburg, so dass sich für den Einwendungsführer keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher von vorne herein auszuschließen.

##### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.4.3 Einwendungsführer 0116

Der Einwendungsführer 0116 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 28. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

##### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Der Einwendungsführer 0116 wohnt in Regensburg, so dass sich für den Einwendungsführer keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher von vorne herein auszuschließen.

##### 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 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.4.4 Einwendungsführer 0123

Der Einwendungsführer 0123 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 28. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

##### Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Der Einwendungsführer 0123 wohnt selbst am westlichen Ortsrand von Seubersdorf i.d.OPf. und weist somit einen großen Abstand zum geplanten Straßenprojekt auf, so dass keine gesonderten Berechnungen für das Anwesen durchgeführt wurden. Nachdem die durchgeführten Berechnungen aber bereits für näher am Straßenvorhaben 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

##### Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.1.4.5 Einwendungsführer 0124, 0125, 0126 und 0165

Die Einwendungsführer 0124, 0125, 0126 und 0165 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom jeweils

28. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Das Anwesen in dem die Einwendungsführer wohnen liegt südlich der Bahnlinie im näheren Ortszentrum von Seubersdorf i.d.OPf. und weist somit einen großen Abstand 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.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung wurden vom für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständigen Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.4.6 Einwendungsführer 0133 und 0171

Die Einwendungsführer 0133 und 0171 sind nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben jeweils vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Die Einwendungsführer 0133 und 0171 wohnen in Regensburg, so dass sich für die Einwendungsführer keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswir-

kungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher von vorne herein auszuschließen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.4.7 Einwendungsführer 0154

Der Einwendungsführer 0154 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 25. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Der Einwendungsführer 0116 wohnt in Neumarkt i.d.OPf., so dass sich für den Einwendungsführer keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher von vorne herein auszuschließen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.1.4.8 Einwendungsführer 0168

Der Einwendungsführer 0168 ist nicht unmittelbar durch Grundabgabe vom Vorhaben betroffen. Zu den mit Schreiben vom 11. März 2013 erhobenen Einwendungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist folgendes festzustellen:

Der Einwendungsführer 0168 wohnt in Regensburg, so dass sich für den Einwendungsführer keine durch das Bauvorhaben verursachten schädlichen Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen ergeben werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher von vorne herein auszuschließen.

Fazit:

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

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

2.4.2 Einwendungen anwaltschaftlich vertretender Einwendungsführer

2.4.2.1 Rechtsanwaltsgesellschaft Landvokat

Mandanten:

Einwendungsführer 0014 Einwendungsführer 0006

2.4.2.1.1 Einwendungsführer 0014

Der Einwendungsführer 0014 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 1 sowie Unterlage 14.2). In seinen mit Schreiben vom 26. März 2013 selbst formulierten Einwendungen hat der Einwendungsführer gefordert, dass

- a) die Trasse im Bereich seines Grundstücks nach Norden verschoben wird um einen Eingriff in seine Waldfläche zu vermeiden und
- b) die Randbäume des Waldsaums nicht beseitigt werden dürfen um Windbruchgefahren zu vermeiden.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

zu a) Der Eingriff in die Waldfläche des Einwendungsführers ergibt sich im Wesentlichen aufgrund des Ausbaus der Bundesstraße 8 entsprechend der Festlegungen der RiStWag 2002 und der dazu erforderlichen Abdichtung des Randbereiches. Aufgrund der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen hat der Vorhabensträger seine Planungen in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg überarbeitet. Anstelle der ursprünglich vorgesehenen Abdichtungsbreite von 4,00 m ist nunmehr im Bereich des Einwendergrundstücks nur

mehr eine Abdichtungsbreite von 2,00 m (jeweils gemessen ab Mitte der 2,00 m breiten Mulde) zur Schonung des bestehenden Waldrands auf westlicher Seite der Bundesstraße 8 zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780 vorgesehen. Hierdurch kann die dauerhafte Inanspruchnahme des Einwendergrundstücks um 20 m<sup>2</sup> auf 215 m<sup>2</sup> reduziert und auf eine vorübergehende Inanspruchnahme vollständig verzichtet werden.

Eine lokale Verschiebung der Trasse nach Norden um den Eingriff in das Einwendergrundstück ganz zu vermeiden ist unter Beachtung der in trassierungstechnischer Hinsicht geltenden technischen Regelwerke nicht möglich. Die Trassenverschiebungen würde sich auf größerer Länge auswirken und im Verhältnis zum Eingriff in das Grundstück des Einwendungsführers in wesentlich größerem Umfang in die Grundstücke Fl.-Nrn. 1134 und 1135, jeweils Gemarkung Batzhausen sowie Fl.-Nr. 460, jeweils Gemarkung Eichenhofen eingreifen.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, dass eine spätere Nutzung der dann im Eigentum der Straßenbauverwaltung stehenden Fläche zur Abfahrt und zur Lagerung von Holz technisch möglich und zulässig wäre und außerhalb des Planfeststellungsverfahrens über privatrechtliche Vereinbarungen geregelt werden kann.

zu b) Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 hat der Vorhabensträger die neuen Grunderwerbsgrenzen in der Örtlichkeit kenntlich gemacht und diese neuen Grenzen dem Einwendungsführer bei einer Ortsbegehung am 14. Juli 2014 aufgezeigt. Die Forderung des Einwendungsführers, den Waldsaum soweit als möglich zu erhalten, kann demnach erfüllt werden.

Ebenso ist der Vorhabensträger der in der Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 vorgetragenen Bitte, die ursprünglich nur auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1133/7, Gemarkung Batzhausen vorgesehene Zufahrt auf die gemeinsame Grundstücksgrenze der Fl.-Nrn. 1132 und 1137/7, jeweils Gemarkung Batzhausen zu legen, nachgekommen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1) 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 die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 wird verwiesen.

#### 2.4.2.1.2 Einwendungsführer 0006

Der Einwendungsführer 0006 ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Band 2: Unterlage Nr. 14.1, Blatt Nr. 1 sowie Unterlage 14.2). In seinen mit Schreiben vom 20. März 2013 selbst formulierten Einwendungen hat der Einwendungsführer gefordert, dass

- a) die Trasse im Bereich seines Grundstücks nach Norden verschoben wird um einen Eingriff in seine Waldfläche zu vermeiden,
- b) eine Wertminderung seiner Fläche nicht hingenommen werde und
- b) die Randbäume des Waldsaums nicht beseitigt werden dürfen um Windbruchgefahren zu vermeiden.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

- zu a) Der Eingriff in die Waldfläche des Einwendungsführers ergibt sich im Wesentlichen aufgrund des Ausbaus der Bundesstraße 8 entsprechend der Festlegungen der RiStWag 2002 und der dazu erforderlichen Abdichtung des Randbereiches. Aufgrund der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen hat der Vorhabensträger seine Planungen in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg überarbeitet. Anstelle der ursprünglich vorgesehenen Abdichtungsbreite von 4,00 m ist nunmehr im Bereich des Einwendergrundstücks nur mehr eine Abdichtungsbreite von 2,00 m (jeweils gemessen ab Mitte der 2,00 m breiten Mulde) zur Schonung des bestehenden Waldrands auf westlicher Seite der Bundesstraße 8 zwischen Bau-km 0+552 und Bau-km 0+780 vorgesehen. Hierdurch kann die dauerhafte Inanspruchnahme des Einwendergrundstücks Fl.-Nr. 1132, Gemarkung Batzhausen von 1.230 m<sup>2</sup> auf 685 m<sup>2</sup> reduziert und auf eine vorübergehende Inanspruchnahme vollständig verzichtet

werden. Beim Grundstück Fl.-Nr. 1023, Gemarkung Batzhausen kann auf die vorübergehende Inanspruchnahme vollständig verzichtet werden.

Eine lokale Verschiebung der Trasse nach Norden um den Eingriff in das Einwendergrundstück ganz zu vermeiden ist unter Beachtung der in trassierungstechnischer Hinsicht geltenden technischen Regelwerke nicht möglich. Die Trassenverschiebungen würde sich auf größerer Länge auswirken und im Verhältnis zum Eingriff in das Grundstück des Einwendungsführers in wesentlich größerem Umfang in die Grundstücke Fl.-Nrn. 1134, 1136, 1137 und 1138, jeweils Gemarkung Batzhausen eingreifen.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, dass eine spätere Nutzung der dann im Eigentum der Straßenbauverwaltung stehenden Fläche zur Abfahrt und zur Lagerung von Holz technisch möglich und zulässig wäre und außerhalb des Planfeststellungsverfahrens über privatrechtliche Vereinbarungen geregelt werden kann.

- zu b) Bezüglich der angesprochenen Wertminderung ist festzustellen, dass durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet ist, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, 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 Straßenbaulasträgers 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.
- zu c) Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 hat der Vorhabensträger die neuen Grunderwerbsgrenzen in der Örtlichkeit kenntlich gemacht und dem Einwendungsführer diese neuen Grenzen bei einer Ortsbegehung am 14. Juli 2014 aufgezeigt. Die Forderung des Einwendungs-

führers, den Waldsaum soweit als möglich zu erhalten, kann demnach erfüllt werden.

Ebenso ist der Vorhabensträger der in der Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 vorgetragene Bitte, die ursprünglich nur auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1133/7, Gemarkung Batzhausen vorgesehene Zufahrt auf die gemeinsame Grundstücksgrenze der Fl.-Nrn. 1132 und 1137/7, jeweils Gemarkung Batzhausen zu legen, nachgekommen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Band 1: Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1) 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 die Planungsziele zu erreichen ist der Eingriff unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 26. März 2014 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 2: Unterlage 14.1, Blatt Nrn. 1 bis 4 sowie Unterlage 14.2) zu entnehmen.

Bei den für das Straßenbauvorhaben benötigten Grundstücken handelt es sich um landwirtschaftlich und überwiegend forstwirtschaftlich genutzte Flächen.

Die durch das Bauvorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum zählen in 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 die Planungsziele zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Eine andere Lösung, die, um die Planungsziele in gleicher Weise zu erreichen, in geringerem Ausmaß in Rechte Dritter eingreift, steht nicht zur Verfügung.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, das nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, entschieden, vielmehr bleiben diese Fragen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

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

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden im Übrigen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2 bis 2.4 in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter sind gerechtfertigt. Die mit dem Bau der Ortsumgehung von Seubersdorf i.d.OPf. angestrebte

- Bundesstraße, die bezüglich ihrer Strecken- und Verkehrscharakteristik einer anbaufreien Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verkehrsfunktion entspricht,
  - Verbesserung des Grundwasserschutzes durch Ausbau der im Wasserschutzgebiet verlaufenden Bundesstraße 8 entsprechend den Festlegungen der RiSt-Wag 2002,
  - Beseitigung des durch die höhenbeschränkte Bahnüberführung vorhandenen Engpasses am Ortseingang von Seubersdorf,
  - Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr mit der damit verbundenen Verbesserung der Lärm- und Abgassituation für die Anlieger an der Ortsdurchfahrt und
  - Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs,
- kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Durch Planänderungen im Planfeststellungsverfahren konnten Forderungen von Betroffenen erfüllt werden. Das Verfahren ergab, dass die vorgesehene Lösung den straßenbaulichen Zielen unter Berücksichtigung der anderen Belange im notwendigen und möglichen Umfang am ehesten gerecht wird und weitergehende Änderungen aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht vertretbar sind.

Im Verfahren wurden auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planung auch unter diesen Gesichtspunkten Bestand hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben bei Abwägung sämtlicher Belange am besten die mit der Planung verfolgten Ziele erreicht und die zweckmäßigste Lösung darstellt.

### **3. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 des KG vom 20. Februar 1998 (GVBl. S. 43), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. April 2009 (GVBl. S. 86). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden. Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie 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

der Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.  
Schulstraße 4  
92358 Seubersdorf i.d.OPf.

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

Nach Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG).

Regensburg, 17. Dezember 2014

Schröder  
Baudirektor