

Planfeststellung für das Bauvorhaben

Bundesstraßen 15/16; Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau Sallerner Regenbrücke und Umbau Lappersdorfer Kreisel

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

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

**Niederschrift**  
**über die**  
**Erörterung der gegen den ausgelegten Plan**  
**für die oben genannte Maßnahme erhobenen Einwendungen**  
**am 02., 03., 06., 08. und 09. Februar 2012 im Großen Sitzungssaal der Regierung der**  
**Oberpfalz**

**Anlage:**

5 Anwesenheitslisten

Der Plan vom 15. Oktober 2008 für den Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels wurde bei der Stadt Regensburg und beim Markt Lappersdorf

- vom 26. Januar bis einschließlich 27. Februar 2009

zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die jeweiligen Auslegungen sowie der Erörterungstermin wurden ortsüblich, durch Veröffentlichung in der lokalen Presse und Anschlag an den Amtstafeln, bekannt gemacht. Außerdem wurden die Beteiligten, die Einwendungen erhoben hatten, vom Erörterungstermin verständigt. Wegen zahlreicher Einwendungen wurden 6 Verhandlungstage im Großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz angesetzt, wobei der Termin am Freitag, 10. Februar 2012 fakultativ vorgesehen war.

Beim Erörterungstermin

- am Donnerstag, 02. Februar 2012 wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie die Einwendungen Privatbetroffener, die anwaltschaftlich vertreten sind,
- am Freitag, 03. Februar die Einwendungen anwaltschaftlich vertretener Einwendungsführer und
- am Montag, 06. Februar sowie am Mittwoch 08. und Donnerstag 09. Februar 2012 die Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretener Einwendungsführer,

behandelt. Am Montag, 06. Februar 2012 wurden dabei die mehrfach vorgebrachten Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretener Einwendungsführer en bloc zu den Themen:

- fehlende Alternativplanungen,
- Verkehrsfragen (Verkehrszunahme, Verkehrsverlagerungen - Mautausweichverkehr),
- Lärm- und Schadstoffbelastung,
- Regionalplan,
- Beeinträchtigung eines Naherholungsgebietes und
- Naturschutzfragen erörtert.

Der Termin am Freitag, 10. Februar 2012 war für die Erörterung eventuell aus zeitlichen Gründen nicht mehr behandelte Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretener Einwendungsführer an den beiden Vortagen vorbehalten. Auf diesen Termin konnte jedoch verzichtet werden.

Herr Baudirektor Meisel eröffnete an den einzelnen Verhandlungstagen um 9:00 Uhr bzw. 8:30 Uhr im Großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz den Erörterungstermin und begrüßte die Teilnehmer.

Herr Baudirektor Meisel stellte jeweils die Vertreter der Regierung der Oberpfalz vor und erläuterte den Sinn und die Bedeutung des Planfeststellungsverfahrens. Insbesondere wies er darauf hin, dass im Planfeststellungsverfahren über Entschädigungsansprüche nicht zu entscheiden sei. Es wurde außerdem darauf hingewiesen, dass die in der Erörterungsverhandlung sowohl von den Einwendungsführern als auch vom Antragsteller gemachten Zusagen verbindlich sind.

Auf Nachfrage erklären die zur Erörterungsverhandlung erschienenen Einwendungsführer und Grundstückseigentümer sowie die Vertreter der Träger öffentlicher Belange (vgl. Anwesenheitslisten), dass sie einen ihre Belange betreffenden Auszug aus der Niederschrift wünschen und gegen die Anwesenheit lokaler Medienvertreter keine Einwände bestehen.

Nach der Vorstellung der Mitarbeiter der Stadt Regensburg und des Staatlichen Bauamtes Regensburg sowie der Vertreter der verschiedenen Büros durch Herrn Baudirektor Bächer (Stadt Regensburg) bzw. Herrn Baudirektor Kreitinger (Staatliches Bauamt Regensburg) erläuterte Herr Pritscher vom Planungsbüro Bauer anhand einer Powerpointpräsentation kurz das Bauvorhaben. Er fasste dabei im Wesentlichen die im Erläuterungsbericht genannten Aspekte nochmals zusammen.

#### Anmerkung:

In der vorliegenden Niederschrift wird bei der Beantwortung der einzelnen Forderungen und Einwendungen durch das Staatliche Bauamt Regensburg bzw. die Stadt Regensburg sowie den von den beiden Straßenbaulastträgern beteiligten Büros auf eine gesonderte Unterscheidung verzichtet und der allgemeingültige Begriff „Vorhabensträger“ verwendet.

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.

### **Ergebnis der Erörterungsverhandlung am 02. Februar 2012**

Markt Lappersdorf, Rathausstraße 3, 93138 Lappersdorf

Am Erörterungstermin nimmt der Bauamtsleiter des Marktes Lappersdorf, Herr Achatz teil. Auf das Schreiben vom 10. Februar 2009 wird verwiesen.

Aus Sicht des Marktes Lappersdorf sollte die Radweganbindung an die Ortsdurchfahrt im Bereich nördlich des Kreisverkehrs optimiert und der Gehweg südöstlich des Kreisverkehrs an den geplanten Pendlerparkplatz angebunden werden.

Hierzu wird seitens des Vorhabensträgers ausgeführt, dass der Radweg auch entlang des nördlich der Regensburger Straße verlaufenden Gehweges errichtet werden kann, so dass Radfahrer die Regensburger Straße nicht zweimal queren müssen. Von Seiten des Vorhabensträgers wird zugesichert, dass die beschriebene Lösung bei der Bauausführungsplanung entsprechend berücksichtigt werde. Die Anbindung des Gehweges an den vom Markt Lappersdorf geplanten Pendlerparkplatz ist nach Aussage des Vorhabensträgers Sache der Marktgemeinde Lappersdorf und könnte auch jederzeit nachgerüstet werden.

Landratsamt Regensburg, Altmühlstraße 3, 93059 Regensburg

Von Seiten des Landratsamtes Regensburg nimmt Herr Dr. Häusler an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Stellungnahme vom 05. März 2009 wird verwiesen.

Die Maßnahme ist aus Sicht des Landkreises Regensburg sehr wichtig und für die Verkehrsbeziehungen zwischen dem nördlichen Landkreis Regensburg und dem nördlichen und östlichen Stadtgebiet von Regensburg mit den dortigen Gewerbebetrieben von großer Bedeutung. Das Vorhaben werde daher vom Landkreis Regensburg in vollem Umfang unterstützt.

Wie Herr Dr. Häusler weiter ausführt sei die Frage der Klassifizierung der Straßen geklärt. Auf Nachfrage von Herrn Dr. Häusler erklärt der Vorhabensträger, dass im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft werde, inwieweit die geplanten Lärmschutzwände westlich der Sallerner Regenbrücke zumindest in Teilbereichen transparent ausgeführt werden können. Voraussetzung hierfür sei, dass durch die transparente Ausführung auf die angrenzende Bebauung keine nachteiligen Auswirkungen durch Reflexionen entstehen.

GFN – Gesellschaft zur Förderung des ÖPNV im Landkreis Regensburg mbH, Donaustauer Straße 115, 93059 Regensburg  
RVV - Regensburger Verkehrsverbund GmbH & Co. KG, Donaustauer Straße 115, 93059 Regensburg

Die Interessen der Gesellschaft zur Förderung des ÖPNV im Landkreis Regensburg mbH und des Regensburger Verkehrsverbunds GmbH & Co. KG werden im Erörterungstermin von Herrn Dr. Häusler in seiner Funktion sowohl als Geschäftsführer bei der Gesellschaft zur Förderung des ÖPNV, wie auch als einer der Geschäftsführer des Regensburger Verkehrsverbundes vertreten. Auf die Stellungnahmen vom 27. Februar 2009 und 25. Februar 2009 wird verwiesen.

Das geplante Vorhaben stellt für den öffentlichen Personennahverkehr nach Feststellung von Herrn Dr. Häusler eine deutliche Verbesserung dar. So eröffnen sich neue Gestaltungsmöglichkeiten für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr und eine direktere Anbindung des Marktes Lappersdorf an den nördlichen Stadtbereich von Regensburg. Auf Nachfrage des Vertreters des Verkehrsclubs Deutschland bezüglich der im Bereich Lappersdorf geplanten Bushaltestellen und der Einführung neuer Buslinien, erklärt Herr Dr. Häusler, dass sowohl stadtein- wie auch stadtauswärts im Bereich des bereits bestehenden Brückenbauwerks zur Überführung der Bundesautobahn A 93 entsprechende Haltestellen eingerichtet werden. Inwieweit zusätzlich neue Buslinien eingeführt werden können, müsse noch geprüft werden.

Wasserwirtschaftsamt Regensburg, Landshuter Straße 59, 93053 Regensburg

Als Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg nehmen Herr Schmitt und Herr Zimmermann am Erörterungstermin teil. Auf die Stellungnahmen vom 19. und 27. Februar 2009 wird verwiesen.

Erörtert wurden die aus Sicht des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg wesentlichen Punkte:

#### Retentionsraumausgleich

Die zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes vorgesehenen Maßnahmen sind nach Feststellung des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg zeitgleich mit dem Straßenbauvorhaben auszuführen. Die geplanten Maßnahmen sind dabei im Detail mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen. Vor Erstellung der 4 Flusspfeiler der Sallerner Regenbrücke sind entsprechende Flussprofile anzufertigen. Es muss außerdem sichergestellt werden, dass hinsichtlich der Hochwasserabflusssituation keine hydraulischen Verschlechterungen eintreten. Als kritisch werde hier im Bereich des Brückenbauwerks die im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen geplante Auwaldsituation am rechten Regenufer angesehen. Aus Sicht des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg ist daher vor Bauausführung ein entsprechender hydraulischer Nachweis zu erbringen und auch eine gemeinsame Bauabnahme erforderlich. Des Wei-

teren müssen die im Bereich der Retentionsräume geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt werden.

Die zeitgleiche Ausführung der Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich mit den im Überschwemmungsbereich geplanten Baumaßnahmen sowie die Abstimmung der Details dieser Ausgleichsmaßnahmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg werden vom Vorhabens-träger zugesichert. Ebenso werden für die Flusspfeiler der Sallerner Regensbrücke entsprechende Profile angefertigt. Der Vorhabensträger sichert auch zu, einen entsprechenden hydraulischen Nachweis zu erbringen, dass die hydraulischen Hochwasserabflussverhältnisse nicht verschlechtert werden. Die am rechten Regenufer im Brückenbereich geplante Auwaldsituation wird vom Vorhabensträger nochmals überprüft und zugesichert, dass auch die sonstigen - in den Überschwemmungsbereichen geplanten - landschaftspflegerischen Maßnahmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt werden. Eine gesonderte gemeinsame Bauabnahme ist aus Sicht des Vorhabensträgers nicht erforderlich, da er ja dafür einstehen müsse, dass das Vorhaben entsprechend den festgestellten Planunterlagen erstellt werde.

#### Maßnahmen im Wasserschutzgebiet Sallern

Das geplante Straßenbauvorhaben berührt auch die Wasserschutzzone VIII a3 des Wasserschutzgebietes Sallern, so dass aus Sicht des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg eine den Festlegungen der RiStWag entsprechende Ableitung des Niederschlagswassers während und nach Abschluss der Bauarbeiten erforderlich ist. Die geplanten Maßnahmen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen.

Der Vorhabensträger sichert im Bereich des Wasserschutzgebietes Sallern eine Ableitung des Niederschlagswassers entsprechend den Regelungen der RiStWag während und nach Abschluss der Baumaßnahme zu. Die näheren Details hinsichtlich der Ausführung der hierzu erforderlichen Entwässerungseinrichtungen werden mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt.

#### Entsorgung von Niederschlagswasser

Im Bereich der Nordgaustraße und der Sallerner Regensbrücke ist die Einleitung des Niederschlagswassers in vorhandene und neu zu errichtende Kanäle vorgesehen. Hierzu ist es nach Feststellung des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg erforderlich, die bestehenden wasserrechtlichen Genehmigungen zu überprüfen und ggf. entsprechend anzupassen. Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg weist außerdem darauf hin, dass im Bereich des östlichen Regenufers weiterhin Überschwemmungen auftreten können, so dass kontrolliert werden sollte, inwiefern bei Hochwasser in den Kanälen durch die Einleitung des Niederschlagswassers Rückstausituationen auftreten.

Der Vorhabensträger wird die für die vorhandenen Kanäle vorliegenden wasserrechtlichen Genehmigungen überprüfen und soweit erforderlich an die neuen Gegebenheiten anpassen. Der Hinweis des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg bezüglich der möglichen Rückstausituatio-

nen in den Kanälen bei Hochwasser wird zur Kenntnis genommen und entsprechend berücksichtigt.

Wie das Wasserwirtschaftsamt Regensburg weiter ausführt, sind hinsichtlich der Entwässerungseinrichtungen für den Alarmfall (Unfall mit wassergefährdenden Stoffen) Bestandspläne und eine einfache Handlungsanleitung zu erstellen und die Einsatzkräfte (Feuerwehr, THW) entsprechend einzuweisen.

Die Übergabe von Bestandsplänen der Entwässerungseinrichtungen und einer Handlungsanleitung an die Einsatzkräfte sowie deren Einweisung wird vom Vorhabensträger zugesichert.

#### Hochwasserschutz Regensburg

Das geplante Straßenbauvorhaben überschneidet sich mit den Planungen zum Hochwasserschutz der Stadt Regensburg. Insbesondere werden nach Aussage des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg die für den Flussraum konzipierten Hochwasserschutzmaßnahmen berührt, wobei jedoch Brückenplanung und Hochwasserschutzmaßnahmen grundsätzlich miteinander vereinbar seien. Eine entscheidende Rolle spielen auch die Ufergestaltung des Regen.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass mit dem Entfall der vorhandenen Stützmauer das Vorland als Überschwemmungsbereich mit genutzt werden könne. Die Höhenlage des Radweges werde nicht verändert. Die derzeit am westlichen Regenufer vorhandene steile Böschung werde im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen abgeflacht.

Mit den beschriebenen Maßnahmen besteht von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg Einverständnis. Wie das Wasserwirtschaftsamt weiter ausführt, befindet sich der Hochwasserschutzabschnitt „Steinweg“ im Vorentwurfsstadium. Die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen sollten dabei an den westlichen Bereich der Sallerner Regenbrücke angebunden werden.

Der Vorhabensträger sichert zu, dass im Rahmen der Aufstellung der Ausführungsplanung die Straßen- und Brückenplanung mit den Planungen zu den Hochwasserschutzmaßnahmen zusammen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt werden.

Für die Hochwasserschutzmaßnahmen im östlichen Bereich des Regenufers wird nach Aussage des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg derzeit das VOF-Verfahren durchgeführt und demnächst ein Planungsteam beauftragt. Mit der geplanten Verschiebung des Fußballplatzes würde der südöstliche Bereich dieses Platzes zu einer Beeinträchtigung der Hochwasserschutzplanungen führen. Der Hochwasserschutz müsste an dieser Ecke vorbeigezogen werden. Darüber hinaus liegen nach Angaben des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg die nördlich des Fußballplatzes vorgesehenen Parkplätze in der geplanten Deichtrasse.

Der Vorhabensträger sichert zu, gemeinsam mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg die Planungen zur Verlegung des Sportplatzes mit den Hochwasserschutzplanungen abzustimmen. Der Trainingsplatz wurde bereits entsprechend den Vorgaben des Hochwasserschutzes verlegt.

Hinsichtlich der geplanten Parkplätze können im Rahmen der Ausführungsplanung noch entsprechende Änderungen vorgenommen werden. Die in den Planunterlagen dargestellte Lösung stelle nach Angaben des Vorhabensträgers nicht die einzige Lösungsmöglichkeit dar; die Abstimmung der einzelnen Planungen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg werde auf alle Fälle zugesichert.

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg, Im Gewerbepark A 10, 93059 Regensburg

Als Vertreterin des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg nimmt Frau Finze am Erörterungstermin teil. Auf das Schreiben vom 30. Januar 2009 wird verwiesen.

Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg bestehen gegen das geplante Straßenbauvorhaben keine Einwendungen. Es werde lediglich darauf hingewiesen, dass die landwirtschaftlich genutzten Flächen auch während der Bauausführung anfahrbar sein müssen und unterbrochene Drainageleitungen wiederherzustellen sind.

Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Flächen werden hergestellt bzw. bleiben erhalten. Eine durchgehend ungehinderte Zufahrt zu den Grundstücken während der Bauzeit könne nach Angaben des Vorhabensträgers nicht zugesichert werden. Baubedingte Unterbrechungen werden jedoch rechtzeitig mit den Betroffenen abgestimmt und auf den zeitlich unbedingt notwendigen Umfang beschränkt. Die Wiederherstellung funktionsfähiger Drainagen werde ebenfalls zugesagt.

Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Regensburg, Orleansstraße 3, 93055 Regensburg

Der Verkehrsclub Deutschland – Kreisverband Regensburg - wird vertreten durch Herrn Bogie und Herrn Hammer. Auf die Stellungnahme vom 12. März 2009 wird verwiesen.

Unter Hinweis auf die in der Stellungnahme vom 12. März 2009 angeführten und gegen das Projekt sprechenden Argumente wird das geplante Straßenbauvorhaben von den Vertretern des Verkehrsclubs Deutschland grundsätzlich abgelehnt. Nicht nur die durch die technischen Einrichtungen des Bauvorhabens selbst verursachten Eingriffe, sondern vor allen Dingen die erheblichen Lärmbeeinträchtigungen der Regentalaue seien hier zu nennen. Aus Sicht der Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland wurden auch die Auswirkungen des Straßenprojekts auf die Erholungseignung des im Bereich der Regentalaue vorliegenden FFH-Gebietes nur unzureichend berücksichtigt. Es sei daher auch nicht nachvollziehbar, warum für den Neubau der Sallerner Regenbrücke nicht die gleichen Voraussetzungen gelten, wie für den Bau der Sinzinger und der Kneitingen Nahverkehrsbrücke, die vom Stadtrat der Stadt Regensburg - wohl auch wegen der Auswirkungen auf das im Donautal ausgewiesene FFH-Gebiet - abgelehnt werden.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass von der Sallerner Regenbrücke keine schädlichen Lärmauswirkungen auf das Regental zu erwarten seien. Die auf der Sallerner Regenbrücke geplanten Spritzschutzwände würden nicht nur dazu beitragen, den Eintrag von Spritzwasser in das Regental und damit in das FFH-Gebiet weitestgehend zu vermeiden, sondern werden auch in gewisser Weise als Lärmschutz dienen, auch wenn diese Wirkung nicht bei den durchgeführten Lärmberechnungen mit eingegangen sei. Im Übrigen wurde für das FFH-Gebiet eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Im Rahmen dieser FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden die Auswirkungen des Straßenprojektes auf die in diesem FFH-Gebiet vorhandenen Lebensraumtypen und deren Lebensräume untersucht. Als Ergebnis dieser FFH-Verträglichkeitsprüfung bleibe nach Angaben des Vorhabensträgers festzuhalten, dass durch das Straßenbauvorhaben auf das FFH-Gebiet keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten seien. Die Überprüfung der Auswirkungen eines Projektes auf die Erholungseignung eines Gebietes sei im Übrigen nicht Aufgabe einer FFH-Verträglichkeitsprüfung. Bezüglich des Baus der Sinzinger Nahverkehrsbrücke müsse festgehalten werden, dass der Regensburger Stadtrat diese Brücke nicht kategorisch ablehnt. Ausschlaggebend für die derzeitige Ablehnung seien hier allerdings auch nicht die Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie das hier vorliegende FFH-Gebiet, sondern die zu erwartenden Auswirkungen des über diese Brücke in die dort vorhandenen Wohngebiete geleiteten Verkehrs. Bezüglich der Notwendigkeit der Kneitinger Nahverkehrsbrücke müssten erst noch die sich durch die Osttangente und die Sallerner Regenbrücke zu erwartenden Verkehrsverlagerungen abgewartet werden. Auch die Auswirkungen der angedachten Parallelbrücken zur Pfaffensteiner Autobahnbrücke im Zuge der Bundesautobahn A 93 müssten in die Betrachtungen mit einbezogen werden.

Aus Sicht der Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland sei in der Amberger Straße von keiner wesentlichen Verbesserung der Lärmsituation auszugehen, da die Verkehrsentlastung in der Amberger Straße nur marginal sei und nicht einmal 50 % betrage. Zu berücksichtigen sei dabei auch, dass Lärm nicht nur objektiv, sondern vor allen Dingen auch subjektiv empfunden werde. Des Weiteren werde der aus Richtung Norden über die Bundesstraße 15 kommende und in das nördliche Stadtgebiet von Regensburg gerichtete Verkehr nicht über die Sallerner Regenbrücke, sondern weiterhin über die Amberger Straße in das Stadtgebiet fahren.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass ein Ausbau der Amberger Straße nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Mit Verwirklichung des Straßenprojektes sei in der Amberger Straße jedoch auf alle Fälle mit einer Verkehrsabnahme zu rechnen, die auch zu einer Verbesserung der Lärmsituation und zu spürbaren Lärminderungen führen werde. Das Straßennetz ist in diesem Bereich zwischenzeitlich überaltert und muss entsprechend saniert werden. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, befindet sich auch die Amberger Straße in keinem guten Ausbauzustand, so dass hier entsprechende Ausbaumaßnahmen erforderlich werden. Planungen zum Ausbau der Amberger Straße würden jedoch noch nicht vorliegen. Eventuelle verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Rückbaumaßnahmen) im Zuge des Aus-



baus der Amberger Straße könnten dabei zu weiteren Verkehrsabnahmen und Lärminderungen führen. Durch die Verkehrsabnahme werde auch die Trennwirkung der Straße verringert und die Verkehrssicherheit erhöht. Hinsichtlich der Verkehrsverlagerungen führt der Vorhabens-träger aus, dass im Verkehrsgutachten die aufgrund der Attraktivität der einzelnen Verkehrsbeziehungen zu erwartenden Verkehrsverlagerungen berücksichtigt worden seien. So sei z.B. davon auszugehen, dass Verkehre aus nordöstlicher Richtung über die bis zur Bundesstraße 16 verlängerte Osttangente abgewickelt werden können.

Auf den Einwand der Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland hin, dass der Verkehr auf der Bundesstraße 16 nach dem ihm bekannten Zahlen um 1.000 Kfz/24h abnehme, erklärt der Vorhabensträger, dass die Verkehrsmodelle sehr komplex und auch kompliziert seien. So sei es durchaus vorstellbar, dass eine Einzelmaßnahme größere Auswirkungen haben könne, als mehrere Maßnahmen gleichzeitig. Ebenso könne es aber auch sein, dass zwei Maßnahmen miteinander höhere Entlastungswirkungen haben könnten.

Eingehend auf diese Argumentation führen die Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland aus, dass die Glaubwürdigkeit der Verkehrszahlen der Verkehrsprognose an sich in Frage zu stellen seien. Wie in der Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland aufgezeigt, würden die in den verschiedenen Jahren erstellten Verkehrsprognosen und tatsächlichen Verkehrserhebungen erheblich unterschiedliche Verkehrszahlen liefern. Auch würden die nunmehr für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrszahlen gegenüber der letzten Verkehrsprognose nach unten korrigiert. Es sei demnach mit weniger Verkehr als bisher angenommen zu rechnen. Auch sei festzustellen, dass die Verkehrsprognosen das innerstädtische Verkehrsaufkommen oft überschätzen. Die Bevölkerungsentwicklung lasse eine Abnahme des innerstädtischen Verkehrs erwarten. Die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenbauvorhabens lasse sich nach Aussage der Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland aus der Verkehrsprognose daher nicht ableiten.

Durch den Ausbau der Nordgaustraße zwischen der Isarstraße und der Holzgartenstraße hätten sich nach Feststellung der Vertreter des Verkehrsclub Deutschland Verkehrszunahmen mit entsprechenden Rückstausituationen an den großen Knotenpunkten ergeben. Die geplante Stadtautobahn würde zu einer weiteren Verschärfung der Verkehrssituation in diesen Bereichen führen und sei daher nicht sinnvoll. Aus Sicht der Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland ist eine großräumige Umfahrung erforderlich.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass die Grundlage der Verkehrsprognose die Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg aus dem Jahr 2005 bilden. Das Verkehrsmodell wurde dabei auf der Basis aktueller Erhebungsdaten aus dem Jahr 2003 völlig überarbeitet. Abweichungen gegenüber dem Vorgängermodell werden dabei nicht bestritten. Für den gegenständlichen Planungsraum wurden konkrete Untersuchungen durchgeführt. Festzuhalten bleibe, dass geforderte großräumige Umgehungen auf das innerstädtische Straßennetz keine spürbaren Auswirkungen haben. An der Kreuzung Nordgaustraße/Franken-

straße/Walhallallee seien keine erheblichen Verkehrsverlagerungen feststellbar. Die in der Frankenstraße feststellbaren Verkehrszuwächse seien auf die allgemeine Verkehrsentwicklung zurückzuführen.

Für die Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland stellt sich auch die Frage, ob der Mautausweichverkehr im Gutachten entsprechend berücksichtigt wurde. Die Sallerner Regenbrücke zusammen mit dem Ausbau der Nordgaustraße stelle für den Lkw-Verkehr im Hinblick auf die Mautpflicht eine ideale Ausweichroute zur Umfahrung des Autobahnkreuzes Regensburg dar. Mit diesem Verbot könnte die Belastung verringert werden und die Sallerner Regenbrücke überflüssig werden.

Wie der Vorhabensträger ausführt, sei aufgrund der letzten Verkehrserhebungen ein gewisser LKW-Durchgangsverkehr feststellbar, wobei es sich jedoch um einen relativ überschaubaren Anteil handeln würde. Im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplans sei jedoch ein LKW-Fahrverbot für Fahrzeuge  $\geq 12$  t vorgesehen. Der Luftreinhalteplan liege derzeit der Regierung der Oberpfalz zur Prüfung vor. Die Fahrstrecke über die Sallerner Regenbrücke und die ausgebauten Nordgaustraße bringt aufgrund der ortsdurchfahrtsbedingten niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten keinen Zeitgewinn.

Aus Sicht der Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland würde die vorliegende Planung sehr einseitig die straßenbaulichen Interessen berücksichtigen. Wenn schon eine Brücke über den Regen gebaut werden sollte, dann ein ausschließlich dem ÖPNV vorbehaltenes Bauwerk. Insgesamt sollte das ÖPNV-Angebot unter Hinweis auf die Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland erweitert und verbessert werden.

Nach Ansicht des Vorhabensträgers wird sich durch die Ausweisung neuer Gewerbegebiete eine entsprechende Zunahme des Verkehrs ergeben. Selbst bei massiver Förderung des ÖPNV kann diese Zunahme nicht abgemindert werden. Der Vorhabensträger hat zudem eine Studie angefertigt, mit der die Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit verschiedener ÖPNV-Verbindungen (vgl. nachfolgende Ausführungen) näher betrachtet wurde. Es habe sich herausgestellt, dass insbesondere die Verbindung nach Lappersdorf ein zu geringes Fahrgastaufkommen aufweist. Aufgrund der geringen Akzeptanz und der damit fehlenden Wirtschaftlichkeit habe diese Verbindung daher keine Chance auf Realisierung. Derzeit bestehe auch keine Option hinsichtlich der Einrichtung einer Stadtbahn. Bestimmte Bereiche seien zwar bereits für eine Stadtbahn ausgelegt (z.B. Nibelungenbrücke), aber selbst bei diesen bereits berücksichtigten Stadtbahntrassen sei noch nicht sichergestellt, inwieweit sie auch realisiert werden können. Derzeit gibt es jedenfalls noch keine Festlegungen. Nachdem das Gesamtkonzept für den ÖPNV noch nicht klar feststehe, seien derzeit auch keine näheren Aussagen zur Realisierung einzelner Projekte möglich. Auf die Zukunft gesehen müssen aber sicherlich noch entsprechende Varianten zur Verbesserung des ÖPNV weiter untersucht werden.

Die Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland fragen nach, inwieweit für das Straßenbauprojekt eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt wurde und ob das Vorhaben in einem Ausbauplan enthalten sei.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass es sich um keine Maßnahme des derzeit gültigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, sondern um eine reine Um- und Ausbaumaßnahme des Bundes handeln würde. Eine Aufnahme des Straßenprojekts in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen sei nach Angaben des Vorhabensträgers auch nicht erforderlich. Ebenso sei eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt worden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sei nach Auffassung des Vorhabensträgers aber auf alle ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor zu erwarten.

Auf Nachfrage, mit welchen Projektkosten zu rechnen sei, erklärt der Vorhabensträger, dass für den Umbau des Lappersdorfer Kreisels und den Neubau der Sallerner Regenbrücke derzeit von 29 Mio. € und für den Ausbau der Nordgaustraße derzeit 27 Mio. € veranschlagt seien, diese Kosten aber fortgeschrieben werden müssten.

Im Übrigen verweisen die Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland auf ihre Stellungnahme.

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München

Bayerisches Landesamt für Umwelt, Bürgermeister-Ulrich-Straße 160, 86179 Augsburg

Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg

E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter, Netzplanung Regensburg, Prüfeninger Straße 20, 93049 Regensburg

REWAG, Greflingerstraße 22, 93059 Regensburg

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Regensburg, Dr. Johann-Maier-Straße 4, 93049 Regensburg

An der Erörterungsverhandlung haben von Seiten der aufgeführten Träger öffentlicher Belange keine Vertreter teilgenommen bzw. wurde erklärt, dass eine Teilnahme nicht erforderlich ist.

Rechtsanwälte Schneider & Kollegen

Einwendungsführer 0031

Der Einwendungsführer ist anwaltschaftlich vertreten. Zum Erörterungstermin am 02. Februar 2012 sind Herr Rechtsanwalt Schneider und der in der Anwesenheitsliste aufgeführte Einwendungsführer erschienen. Auf die Einwendungsschriftsätze vom 27. Februar, 09. und 11. März 2009 sowie 25. Januar 2012 werde verwiesen.

Im Hinblick auf die planerisch und kostenmäßig größere Zuständigkeit der Bundesrepublik Deutschland als Träger der Baulast der Bundesstraße sei nach Ansicht des Vertreters des Einwendungsführers die Zuständigkeit der Stadt Regensburg als Antragsteller zu hinterfragen. Auf die Ziffern 2.1 und 2.2 des Einwendungsschriftsatzes vom 27. Februar 2009 werde in diesem Zusammenhang verwiesen.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass entsprechend der gesetzlichen Regelungen des Fernstraßengesetzes die Stadt Regensburg für den Bereich der Ortsdurchfahrt zuständiger Baulastträger für die Bundesstraße 15 und somit auch zuständiger Antragsteller sei.

Wie der Vertreter des Einwendungsführers weiter ausführt, fehlen Planunterlagen, aus denen hervorgeht, wie sich die derzeit vorhandene Wohnbebauung des Einwendungsführers mit dem geplanten Straßenbauvorhaben vereinbaren lasse. So könne man den Planunterlagen weder den Abstand der Fundamente noch der Außenwände des Wohnanwesens des Einwendungsführers zu den einzelnen Elementen der geplanten Einhausung entnehmen. Wegen der fehlenden, konkret auf das Anwesen des Einwendungsführers abgestellter, Querschnitts- und Grundrisspläne, die aufgrund der hier anzunehmenden engen Nachbarschaft von maximal 1 m Distanz von Fundament zu Fundament notwendig gewesen wären, fehlt das notwendige Informationsmaterial zur Beschaffung der abwägungsrelevanten Entscheidungsgrundlagen.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die Planung auf der Basis von Voruntersuchungen erstellt wurde. Aufgrund der zur Gründung der Einhausung gewählten Bohrpfahlbauweise gehe der Vorhabensträger davon aus, dass für das Wohnhaus des Einwendungsführers keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen stattfinden werden. Aufgrund der vorhandenen Bodenuntersuchungen ist nach Aussage des Vorhabensträgers das Einbringen von Bohrpfählen technisch möglich. Im Hinblick auf die Bausubstanz des Wohnhauses sichert der Vorhabensträger auf alle Fälle eine schonende Bauweise zu. Mit der vorgesehenen Bohrpfahlbauweise kann nach Angaben des Vorhabensträgers davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen auf das Wohnhaus des Einwendungsführers soweit als möglich minimiert werden können und Schäden an der Bausubstanz des Wohnhauses nicht eintreten werden. Unabhängig davon sichert der Vorhabensträger für das Wohnhaus des Einwendungsführers die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zu.

Sowohl von Seiten des Vertreters des Einwendungsführers, als auch vom Einwendungsführer selbst wird, unter nochmaligen Hinweis auf die von ihnen geschilderte unmittelbare Nachbarschaft der Einhausung zum Wohnhaus, vehement bestritten, dass durch den Bau der Einhausung am Wohnhaus keine Schäden eintreten werden. Wie der Einwendungsführer weiter ausführt, sei darüber hinaus auch noch später durch die vom Verkehr in der Einhausung verursachten Vibrationen von Schäden an seinem Wohngebäude auszugehen. Die am Wohngebäude entstehenden Schäden seien daher entsprechend zu entschädigen, was hiermit gefordert werde.

Wie der Vorhabensträger ausführt, sei davon auszugehen, dass mit dem Einhausungsbauwerk die durch den Verkehr verursachten Vibrationen am Wohnhaus gegenüber dem derzeitigen Zustand sogar abnehmen werden. Aufgrund der vorhandenen Untersuchungen könne der Fels-horizont schon jetzt ziemlich genau dargestellt werden. Unabhängig davon werden die genauen Bodenverhältnisse im Rahmen der Bauausführungsplanung durch zusätzliche Bodenaufschlüsse noch detaillierter untersucht. Der Vorhabensträger sichert zu, die hierzu erforderlichen verdichteten Untersuchungen rechtzeitig mit dem Einwendungsführer abzustimmen.

Im Zusammenhang mit der noch nicht vollständigen bodengeologischen Aufnahme durch den Vorhabensträger beantragt der Vertreter des Einwendungsführers, dass bereits im Planfeststellungsverfahren eine konkret für das Anwesen des Einwendungsführers auf dem Grundstück Fl.-Nr. 200/134, Gemarkung Sallern, maßgebliche bodengeologische Bestandsaufnahme gutachterlich erarbeitet und zur Prüfung vorgelegt werden muss. Außerdem muss der Vorhabensträger aufgrund dieser nachzuholenden geologischen Gutachten eine sichere Prognose zur Vermeidung von Grundstücks- und Gebäudeschäden während der Bauzeit und nach Inbetriebnahme der eingehausten Neubaustrecke geben können. Um die Anfahrbarkeit des Einwendergrundstücks im bisherigen Umfang aufrecht erhalten zu können und einen größeren Abstand zur Einhausung zu gewinnen, werde außerdem die Verschwenkung der Trasse nach Südwesten gefordert. Vorstellbar wäre auch eine Verengung der Fahrbahn im Bereich des Einwendergrundstücks. Mit der gleichzeitigen Tieferlegung der Einhausung könnten die durch die Einhausung verursachten Sichtbeeinträchtigungen verringert werden. Von Seiten des Vertreters des Einwendungsführers wird vorgeschlagen, die Trasse um mindestens 1,00 m tiefer zu legen und so zu verschwenken, dass ein Abstand von 4,00 m zum Wohngebäude entsteht. Die künftig nur mehr über die Fichtelgebirgsstraße mögliche Erschließung des Wohnanwesens des Einwendungsführers sowie der Entfall der 3 Parkplätze im Bereich des Untergeschosses stellt für den Einwendungsführer eine deutliche Verschlechterung dar. Um den Grundstücksumgriff des Wohnanwesens des Einwendungsführers nicht zu verschlechtern wird eine Verschiebung des an der Ostseite des Einwendergrundstücks geplanten Wendeplatzes um 6 bis 10 m vom jetzt geplanten Standort nach Osten gefordert. Der Vertreter des Einwendungsführers erklärt, dass sich bei Realisierung der vorgetragenen Planänderungen keine Enteignungstatbestände mehr ergeben würden.

Eine Verdichtung der Bohrungen, um detailliertere Aussagen zu den Bodenverhältnissen zu erhalten, ist nach Auffassung des Vorhabensträgers zum jetzigen Planungsstand noch nicht erforderlich. Die bisher vorliegenden Ergebnisse der durchgeführten Bodenuntersuchungen wären nach Meinung des Vorhabensträgers aussagekräftig genug. Aufgrund der Bohrpfahlwandbauweise werden sich die Beeinträchtigungen für das Wohngebäude des Einwendungsführers in Grenzen halten. Mit den bereits zugesagten Beweissicherungen können eventuell auftretende Schäden festgestellt und entsprechende Entschädigungen gewährt werden. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, wurde in der gegenständlichen Planung die Straßentrasse im Bereich des Einwendergrundstücks gegenüber den ursprünglichen Planungen bereits soweit als möglich nach Süden verschoben. Ziel der Planänderungen war es, den Eingriff in das Einwendergrundstück auf den unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken. Durch die Verschiebung der Straßentrasse nach Süden ergaben sich zwangsläufig zusätzliche Eingriffe in die Grundstücke auf der südlichen Straßenseite. Eine Abrückung der Straßentrasse nur im Bereich des Einwendergrundstücks war aus Sicht des Vorhabensträgers nicht realistisch, da man aus fahrdynamischen Gründen die gesamte Straße betrachten müsse. Bei einer weitergehenden Abrückung der Straßentrasse nach Süden würden sich zusätzliche Eingriffe in vorhandene Vorgärten ergeben, so dass von Seiten dieser Grundstückseigentümer mit entsprechenden Widerständen gerechnet werden müsse. Unter Berücksichtigung der bereits zum jetzigen Zeitpunkt sehr ungünstigen Lage des Hauses (geringer Abstand zur vorhandenen Nordgaustraße) konnte nach Auffassung des Vorhabensträgers mit der vorliegenden Lösung in der Gesamtschau der verschiedenen abwägungsrelevanten Punkte (Grundstückseingriffe, fahrdynamische Gesichtspunkte) eine sowohl für den Einwendungsführer, als auch den Vorhabensträger tragbare Lösung erzielt werden. Bei der Planung von Straßen seien außerdem die einschlägigen Richtlinien zu beachten; eine Fahrbahneinengung im Zuge der Nordgaustraße würde diesen Richtlinien widersprechen, so dass die Forderung auf Einengung der Nordgaustraße im Bereich des Einwenderanwesens vom Vorhabensträger zurückgewiesen werde.

Der auf der südlichen Straßenseite der Nordgaustraße geplante und erforderliche Geh- und Radweg konnte nach Feststellung des Vorhabensträgers nur durch den teilweisen Verzicht auf die Anlage eines Grünstreifens sichergestellt werden. Den im Bereich des Einwendergrundstücks geplanten Querschnitt noch weiter abzuspecken sei nach Meinung des Vorhabensträgers nicht möglich und auch nicht vertretbar. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, sind die Zwangspunkte für die Höhenlage der Straßentrasse die vorhandenen Zufahrten sowohl von Ortsstraßen als auch von Grundstückszufahrten, die wieder an die Nordgaustraße bzw. die straßenbaubedingt anzupassenden Ortsstraßen angebunden werden müssen, um die Erschließung der Siedlungsbereiche bzw. Grundstücke sicherzustellen. Unter Berücksichtigung dieser Zwangspunkte sei die Straßentrasse bereits so weit als möglich abgesenkt worden. Eine weitere Absenkung um 1,00 m - wie gefordert - würde nach Feststellung des Vorhabensträgers dazu führen, dass die entsprechend der einschlägigen Richtlinien zu beachtende Mindestlängsnei-

gung nicht mehr eingehalten werden könne. Die geforderte Tieferlegung um 1,00 m sei daher nicht mehr möglich und auch nicht sinnvoll, zumal hier ein Kanal verläuft, der bereits aufgrund der geplanten Höhenlage der Straßentrasse tiefer gelegt werden muss und bei einer weiteren Absenkung des Kanals das Abwasser nicht mehr im Freispiegelgefälle abgeleitet werden könne. Auf den Einwand des Vertreters des Einwendungsführers, im Kanal mit dem Einbau einer Hebeanlage wieder entsprechende Abflussverhältnisse schaffen zu können, erwidert der Vorhabensträger, dass eine solche Hebeanlage sowohl in der Herstellung wie auch in der künftigen Unterhaltung einen hohen technischen sowie finanziellen Aufwand erfordere und somit unwirtschaftlich und nicht vertretbar erscheine. Eine weitere Absenkung der Straße werde daher von Seiten des Vorhabensträgers abgelehnt.

Der Vertreter des Einwendungsführers erklärt, dass diese Forderung aufrecht erhalten werde, da mit der Absenkung sichergestellt werden könnte, dass im 1. Stock des Wohnhauses des Einwendungsführers die Sicht auf die freie Natur gewährleistet werden könne und der Blick nicht auf das Einhausungsbauwerk falle.

Aus Sicht des Vorhabensträgers werden die sich für das Einwanderwohnanwesen durch das Straßenbauvorhaben ergebenden künftigen Bedingungen als hinnehmbar angesehen. Hinsichtlich der bisherigen Zufahrtmöglichkeit zum Untergeschoss des Wohnhauses des Einwendungsführers sei von Seiten des Vorhabensträgers festzustellen, dass es sich im Bereich des Einwandergrundstücks um keinen straßenrechtlichen Erschließungs-, sondern um einen Verknüpfungsbereich handeln würde. Zufahrten zur Nordgaustraße würden daher eine Sondernutzung darstellen und wären somit genehmigungspflichtig. Es müsse auch darauf hingewiesen werden, dass die nach Umbaumaßnahmen vom Einwendungsführer vorgenommene Nutzungsänderung des Kellergeschosses nicht genehmigt sei. Die jetzige Zufahrt von der Nordgaustraße zum Untergeschoss des Wohnhauses des Einwendungsführers sei damit nach Auffassung des Vorhabensträgers nicht zulässig und auch nicht genehmigungsfähig. Das Anwesen des Einwendungsführers sei außerdem bereits zum heutigen Zeitpunkt anderweitig erschlossen.

Dem halten der Vertreter des Einwendungsführers und der Einwendungsführer selbst entgegen, dass es sich bei der Zufahrt von der Nordgaustraße zum Untergeschoss um die HAUPTerschließung des Wohnanwesens handeln würde und rechtlich der Bestandsschutz für diese Zufahrt gelte. Der Vertreter des Einwendungsführers weist außerdem darauf hin, dass sich aufgrund der künftig eingeschränkten Zugangs- und Zufahrtmöglichkeit im Brandfall Probleme ergeben könnten, da die Feuerwehr das Einwandergrundstück schwerer erreicht.

Hinsichtlich der Fichtelgebirgsstraße ist aus Sicht des Vorhabensträgers festzustellen, dass es sich um eine Ortsstraße handelt. Der Anschluss der Straße „Im Gschwander“ an die Nordgaustraße sei nicht mehr möglich. Die Straße „Im Gschwander“ müsse deshalb an die Fichtelgebirgsstraße angeschlossen werden, wobei sich der Charakter der beiden Straßen dadurch nicht ändern würde. Hinsichtlich der Befürchtung des Einwendungsführers, der Verkehr im Bereich

des Wendehammers könne zunehmen, da über die neue Straßenanbindung mehr Anlieger erschlossen und somit auch mehr Fahrzeuge wenden müssen, erklärt der Vorhabensträger, dass sich im Bereich des Wendehammers eine gewisse Verkehrszunahme einstellen könne, die aber hingenommen werden müsse. Nach Auffassung des Vorhabensträgers sei die Erschließung des Einwendergrundstücks über die Fichtelgebirgsstraße und somit auch die Zugänglichkeit für die Feuerwehr auf alle Fälle sichergestellt.

Von Seiten des Vorhabensträgers sei bereits angeboten worden, die im Bereich des Untergeschosses entfallenden 3 Stellplätze zu ersetzen. So könnten diese Stellplätze an der Westseite des Wendehammers errichtet werden, soweit die Planfeststellungsbehörde im noch zu erlassenden Beschluss eine entsprechende Auflage mit aufnimmt. Diese Flächen befinden sich nach Angaben des Vorhabensträgers in seinem Eigentum. Mit der Anlage der Stellplätze würde sich auch die vom Einwendungsführer geforderte Verschiebung des Wendehammers ergeben.

Hierzu führt der Einwendungsführer aus, dass sich durch den geplanten Wendehammer die Zufahrtssituation für seine Wohnung verschlechtert, da sich die Höhenverhältnisse zu seinen Ungunsten ändern. Insgesamt werden 3 Stützmauern erforderlich. Aus Sicht des Einwendungsführers würde sich durch die Anlage der Ersatzstellflächen diese Situation nicht verändern. Um die Zufahrtssituation zu verbessern, sei eine Verschiebung des Wendehammers nach Osten daher unverzichtbar. Eventuell könnte die Zusammenfassung seiner Zufahrt mit dem in diesem Bereich vorgesehenen Geh- und Radweg für die geschilderte Zufahrtssituation gewisse Verbesserungen bringen.

Inwieweit durch die Verschiebung des Wendehammers die Möglichkeit besteht, die Höhenverhältnisse im Bereich der Zufahrt so anzupassen, dass sie mit den derzeitigen Verhältnissen vergleichbar seien, müsste vom Vorhabensträger erst noch untersucht werden. Eine Zusammenfassung des Geh- und Radweges mit der Zufahrt ist aus Sicht des Vorhabensträgers auch ohne nähere Prüfung nicht zweckmäßig, da sich hierdurch aufgrund der vorliegenden Geländeverhältnisse problematische Höhenunterschiede ergeben. Der Vorhabensträger sichert zu, zu prüfen, inwieweit die Stützmauern nördlich und östlich des Einwenderanwesens entfallen können, indem die jetzt dem Vorhabensträger gehörenden Flächen für entsprechende Anböschungen genutzt und entsprechend bepflanzt werden. Um die Stützmauern darstellen und auch deren Höhen zahlenmäßig angeben zu können, wird der Vorhabensträger zwei Geländeschnitte jeweils in Ostwest- und Nordsüdrichtung durch den östlich des Einwenderwohnhauses liegenden Garten der Erdgeschoßwohnung anfertigen. Diese Unterlagen werden der Planfeststellungsbehörde übersandt, die dann dem Vertreter des Einwendungsführers Gelegenheit geben wird, sich in Abstimmung mit dem Einwendungsführer zu diesen Unterlagen gesondert zu äußern.

Für den Einwendungsführer ist es wichtig, das durch das geplante Straßenbauvorhaben an seinem Grundstück so wenig wie möglich geändert und der nähere und weitere Gebäudeumgriff



weitgehend unverändert gelassen wird. Hinsichtlich der vom Vorhabensträger angesprochenen angeblichen Sondernutzung wird von Seiten des Vertreters des Einwendungsführers auf den für den Einwendungsführer gesteigerten Anliegergebrauch des seit 1836 unverändert dort stehenden Wohn- und Geschäftshauses verwiesen. Um die negativen Auswirkungen auf das Einwendergrundstück durch die im Bereich des Westportals der Einhausung auftretenden Geräuschpegel zu vermeiden wird der Vorschlag unterbreitet, angrenzend an das westliche Tunnelportal eine Galerie zu errichten bzw. in diesem Bereich die Lärmschutzwände entsprechend zu erhöhen und zu gestalten (abgeschrägte Elemente). Die im Bereich des Einwenderanwesens auf der Einhausung geplante Absturzsicherung ist aus Sicht des Vertreters des Einwendungsführers geschlossen und transparent auszuführen.

Bezüglich der vorgeschlagenen Galerie bzw. der höheren Lärmschutzwände führt der Vorhabensträger aus, dass sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers die Lärmbelastung gegenüber dem heutigen Zustand deutlich verbessern werde und künftig die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten würden. Diese Maßnahmen würden außerdem zusätzliche und nicht unerhebliche Mehrkosten verursachen, die aufgrund der Einhaltung bzw. Unterschreitung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte nicht vertretbar seien. Der Vorschlag sei deshalb abzulehnen. Ergänzend sei darauf hinzuweisen, dass das westliche Ende der Einhausung so festgelegt wurde, um die Zufahrt zur anschließenden Tankstelle rechtzeitig erkennen zu können. Die Absturzsicherung geschlossen und in bestimmten Bereichen transparent auszuführen, wird vom Vorhabensträger zugesichert.

Von Seiten des Vertreters des Einwendungsführers wird auf folgende widersprüchliche und fehlerhafte Planrechtfertigung hingewiesen: Nach der Behördendiskussion am Vormittag soll die neue Straße nur örtliche Entlastungsfunktion haben, danach sind auch die Verkehrsprognosen ausgerichtet. Warum braucht dann diese nur örtlich wirkende Straße eine aufwendige Regenbrücke und einen Anschluss an die Bundesautobahn A 93?

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass es sich vorliegend um einen Zusammenschluss der Bundesstraßen 15 und 16 handeln würde. Die Bundesstraße 16 hat bereits jetzt über den Lappersdorfer Kreisel einen Anschluss an die Bundesautobahn A 93. Mit dem geplanten Straßenvorhaben, das auch den Neubau der Sallerner Regenbrücke mit beinhaltet, kann die Amberger Straße - die heute Bundesstraße 15 ist - entlastet werden.

Der Vertreter des Einwendungsführers weist darauf hin, dass den Grundstückseigentümern für die Bebauung entlang der Straße „Am Judenfeld“ zur Auflage gemacht wurde, einen Abstand von bis zu 6,00 m zum Fahrbahnrand einzuhalten.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen hier nicht greifen und unabhängig davon die Bestimmungen des Bauordnungsrechts eingehalten würden.

Hinsichtlich der Forderung des Vertreters des Einwendungsführers, den südlich der Einhausung verlaufenden Geh- und Radweg auf die weiter südlich verlaufenden Ortsstraßen „Am Judenfeld“ und „Fluderstraße“ zu verlegen, um die vorstehend bereits angeführte Trassenverschiebung realisieren zu können, führt der Vorhabensträger aus, dass eine solche Geh- und Radwegführung aufgrund der indirekten und umwegigen Führung nicht angenommen werde. Ein Verzicht auf den straßenbegleitenden Geh- und Radweg komme im Hinblick auf ein funktionsfähiges Geh- und Radwegenetz im Stadtgebiet nicht in Betracht.

Der Vertreter des Einwendungsführers fordert eine Schutzauflage aufzunehmen, dass - bei Ausführung des Straßenbauvorhabens entsprechend der ausgelegten Planunterlagen - das Einwanderanwesen abgelöst werden müsse und zwar mit der Verpflichtung, für Ersatzbeschaffung gemäß Art. 14 Abs. 2 BayEG und unter Berücksichtigung der einschlägigen ministeriellen Vorgaben zur Finanzierungshilfe bei „Straßenverdrängten“. Der Vertreter des Einwendungsführers übergibt der Planfeststellungsbehörde entsprechende Auszüge aus Gesetzestexten und Ministerialschreiben. Die übergebenen Unterlagen werden dem Vorhabensträger von der Planfeststellungsbehörde mit Übersendung der Niederschrift zur Verfügung gestellt werden.

In diesem Zusammenhang verweist der Vertreter des Einwendungsführers auf das bereits vorliegende Wertgutachten für das Einwanderanwesen. Dieses Wertgutachten mit Wertermittlungsstand 2009 kommt zu dem Ergebnis, dass eine Wertminderung von 22.000,00 Euro angemessen sei. Nach Feststellung des Vertreters des Einwendungsführers sei dieses Gutachten nicht verwertbar, da das Gutachten von falschen Sachverhaltsermittlungen und Beurteilungen ausgehe. So werde u.a. unterstellt, dass Straßenerschließungsbeiträge nicht bezahlt wurden, obwohl solche aber bezahlt worden seien. Zum anderen werde von der künftig nicht mehr erreichbaren Untergeschoßetage angenommen, dass diese nur mit einem Minderwert von 20 % belastet sein werde, wobei künftig die Anfahrbarkeit dieser Untergeschossetage total ausfalle und jegliche bestandsgeschützte Nutzung ebenfalls unmöglich werde. Schließlich aber: Das Gutachten gehe überhaupt nicht auf die während der Bauzeit sich zeigenden Nachteile für das Einwanderanwesen ein; so befürchtet der Einwendungsführer die bisherige Wohnnutzung während der Bauzeit nicht mehr ausüben zu können.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers sei eine Wohnnutzung des Kellergeschosses weiterhin möglich. Dass die Nutzung des Kellergeschosses als Wohnraum bestandsgeschützt sei, werde von Seiten des Vorhabensträgers in Abrede gestellt. Genehmigt war die Nutzung des Kellergeschosses als Metzgereiladen. Laut Gutachten werde das Kellergeschoß seit 2003 als Wohnung genutzt. Bis zu diesem Zeitpunkt diene es als Metzgerei und später als Imbissladen. Nach Kenntnisstand des Vorhabensträgers war bereits die Nutzung des Kellergeschosses als Imbissladen nicht genehmigt.

Hierzu wird von Seiten des Vertreters des Einwendungsführers nochmals nachdrücklich darauf hingewiesen, dass das Wohnanwesen mit den derzeit vorhandenen Nutzungen nicht nur formal

juristisch genehmigt, sondern es auch materiellrechtlich legitimiert und bestandsgeschützt sei. Während der Bauzeit werde nicht nur das Kellergeschoß, sondern auch die Wohnung im sogenannten Erdgeschoss unbrauchbar und der Nutzung entzogen. Zur Erinnerung: Die Tiefbauarbeiten werden an der Südostseite des Anwesens bis auf 1,00 m herangeführt. Auf die Einwendungsschriftsätze vom 27.02.2009, 11.03.2009 und 25.01.2012 werde Bezug genommen.

Der Vorhabensträger führt aus, dass die Nutzung des Kellergeschosses als Metzgereiladen im Jahr 1949 genehmigt wurde. 1984 wurde die unterkellerte und genehmigte Doppelgarage gebaut. Die in der Anlage 6 des Gutachtens enthaltene Darstellung der Nutzung der Kellerräume als Wohnräume mit dem Durchbruch zwischen den Kellergeschossen der Garage und dem Wohnhaus sei dem Vorhabensträger erst mit Vorlage des Gutachtens zur Kenntnis gelangt. Ein Antrag auf Änderung der Nutzung sei nie gestellt worden, was auch vom Bauordnungsamt des Vorhabensträgers bestätigt wurde.

Die Zugänglichkeit des Kellergeschoßes und des Obergeschosses während der Bauzeit sei aus Sicht des Vorhabensträgers sichergestellt. Die bauzeitlichen Behinderungen sind zeitlich begrenzt und aus straßenbaulicher Sicht hinnehmbar. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass die Bauarbeiten zur Erstellung der Einhausung, wobei die beiden Tunnelröhren in 2 Bauabschnitten errichtet werden, ca. 1 Jahr in Anspruch nehmen werden. Die größten Belastungen werden sicherlich zu dem Zeitpunkt auftreten, in dem man sich mit dem Baubetrieb im unmittelbaren Bereich des Einwenderwohnhauses befindet. Auf Nachfrage erklärt der Einwendungsführer, dass das sein Wohnhaus bereits mit Lärmschutzfenstern ausgestattet sei.

Aufgrund des geringen Abstandes der Einhausung von knapp 1 m und nachdem die bauzeitlichen Immissionen, Lufterschmutzungen und Erschütterungsbeeinträchtigungen noch gar nicht ermittelt seien, müsse nach Feststellung des Vertreters des Einwendungsführers davon ausgegangen werden, dass diese Belastungen für den Einwendungsführer auf sechs Monate nicht hinnehmbar seien.

Im Rahmen des Bauablaufs werde sich nach Auffassung des Vorhabensträgers im Bereich des Einwenderanwesens sicherlich eine gewisse Lärmentwicklung einstellen, die aber für die befristete Zeit als hinnehmbar erscheine. In den Ausschreibungsunterlagen werde außerdem nach Feststellung des Vorhabensträgers für den Baustellenbetrieb die Verwendung entsprechend lärmarmen Baumaschinen und Geräte vorgeschrieben.

Hierzu stellt der Vertreter des Einwendungsführers fest, dass es bereits einschlägige Gerichtsurteile gäbe, die sich mit dem Thema Baulärmentwicklung befasst hätten. Der Vorhabensträger sichert zu, einen textlichen Beitrag zum gesamten Bauablauf zur Erstellung der Einhausung zu liefern. In diesem Beitrag werde der Bezug der einzelnen Bauabschnitte und der innerhalb dieser Bauabschnitte erforderlichen Teilbauabschnitte zu den Lärmbeeinträchtigungen des Einwenderanwesens hergestellt.

Abschließend gibt der Vertreter des Einwendungsführers zu Protokoll, das die in den Einwendungsschriftsätzen erhobenen Einwendungen, soweit sie in der Erörterungsverhandlung nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

**Ende der Erörterungsverhandlung am Donnerstag, 02. Februar 2012: 16:00 Uhr**

**Ergebnis der Erörterungsverhandlung am Freitag, 03. Februar 2012**

Rechtsanwälte Schlachter und Kollegen  
Einwendungsführer 0006

Der Einwendungsführer ist anwaltschaftlich vertreten. Zum Erörterungstermin am 03. Februar 2012 sind Herr Rechtsanwalt Dr. Troidl und der in der Anwesenheitsliste aufgeführte Einwendungsführer erschienen. Auf die mit Einwendungsschriftsatz vom 11. März 2009 erhobenen Einwendungen, die nach Feststellung des Vertreters des Einwendungsführers aufrecht erhalten werden, wird verwiesen.

Der Vertreter des Einwendungsführers bittet zu Beginn der Erörterungsverhandlung zwei Beweisanträge in das Protokoll aufzunehmen:

Beweisantrag 1:

Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis für die Tatsache, dass es technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist, die planfestzustellende Trasse vor dem Grundstück des Einwendungsführers weiter nach Norden zu verschieben, so dass wesentlich weniger Fläche des Einwendungsführers in Anspruch genommen werden muss (sowohl dauerhaft als auch vorübergehend) und wesentlich weniger schädliche Umwelteinwirkungen in Richtung seines Wohnanwesens und seines Betriebs emittiert werden.

Beweisantrag 2:

Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis für die Tatsache, dass die Grundstücke des Einwendungsführers mit den Flr.-Nrn. 352 und 523, Gemarkung Steinweg bzw. Lappersdorf, durch das planfestzustellende Vorhaben schädliche Umwelteinwirkungen erleiden, insbesondere durch hiervon emittierten Lärm.

Die Einholung der beantragten Sachverständigengutachten wird von Seiten des Vorhabensträgers abgelehnt.

Wie der Vertreter des Einwendungsführers erklärt, besteht mit der nunmehr geplanten und dem Einwendungsführer durch den Vorhabensträger bereits vorgestellten Radwegführung - durch die der ursprünglich auf dem Grundstück Fl.-Nr. 326, Gemarkung Steinweg vorgesehene Radweg entfallen kann – grundsätzlich Einverständnis. Zu klären sei allerdings noch für welchen Zeitraum die vorübergehende Beanspruchung des Grundstücks vorgesehen sei und inwieweit der Betriebsweg im östlichen Bereich des Grundstücks noch weiter nach Osten an die Grundstücksgrenze verschoben werden kann, um die bisher vorliegende Durchschneidung - mit Schaffung einer unwirtschaftlichen Restgrundstücksfläche östlich des Betriebsweges - zu vermeiden.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass die zur Auffüllung vorgesehene Fläche Fl.-Nr. 326, Gemarkung Steinweg, für einen Zeitraum von ca. 3 Wochen beansprucht werde, um die vorge-

sehene Auffüllung durchführen zu können. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass nähere Aussagen zum Beginn des Straßenbauvorhabens derzeit noch nicht möglich seien, da hierzu erst das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen und auch die Finanzierung des Projektes gesichert sein müsse. Weiter führt der Vorhabensträger aus, dass die Verschiebung des Betriebsweges an die östliche Grundstücksgrenze des genannten Grundstücks noch geprüft werden müsse. Das Ergebnis der Überprüfung werde der Planfeststellungsbehörde ggf. unter Vorlage von Planunterlagen mitgeteilt. Die Planfeststellungsbehörde wird dem Vertreter des Einwendungsführers das Ergebnis der Überprüfung übersenden. Der Vorhabensträger habe auch ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die Frage der Existenzgefährdung des Betriebes des Einwendungsführers behandeln werde. Mit einer Vorlage dieses Gutachtens sei voraussichtlich bis Ende März zu rechnen.

Von Seiten des Vorhabensträgers wird festgestellt, dass die Planunterlagen hinsichtlich der Bebauungsverhältnisse auf dem bebauten Grundstück des Einwendungsführers nicht auf dem neuesten Stand seien. So seien die genaue Lage und die Anzahl der Gewächshäuser im Bereich der geplanten Sallerner Brücke noch nicht erfasst und berücksichtigt.

Der in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigte Bestand wird vom Vorhabensträger anhand von Planunterlagen vorgestellt. Neben diesen Planfeststellungsunterlagen liegen dem Gutachter auch Planunterlagen zur vorstehend bereits angeführten geänderten Radwegführung vor. Zusätzlich wurden auch Ortseinsichten vorgenommen. Nach Feststellung des Vorhabensträgers sei der Gutachter auf dem aktuellen Stand. Die beschriebenen Unterschiede seien damit zu erklären, dass nach Abschluss der Planungsarbeiten und nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf den Grundstücken des Einwendungsführers Änderungen vorgenommen worden seien.

Der Einwendungsführer wird von der Planfeststellungsbehörde aufgefordert, eine zeitlich gegliederte Aufstellung der auf den vom Straßenbauvorhaben betroffenen Flächen vorhandenen Bebauung, beginnend vom Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bis zum heutigen Tag, vorzulegen.

Auf Antrag des Vorhabensträgers wird der zeitliche Beginn der Aufstellung auf das Jahr 2005, der mit dem Beginn der Planungsarbeiten zusammenfällt, festgelegt.

Der Vertreter des Einwendungsführers erklärt, dass die geforderte Aufstellung nach Vorlage des vom Vorhabensträger beauftragten Gutachtens vorgelegt werde.

Wie der Vertreter des Einwendungsführers weiter ausführt, ergeben sich für den Betrieb des Einwendungsführers 3 Hauptprobleme:

Problem 1:

Durch das geplante Straßenbauvorhaben verliert der Betrieb des Einwendungsführers Park- und Rangierflächen sowie Flächen auf denen er Maschinen abstellen und Paletten lagern kann-

te. Eine weitere Entwicklung und Erweiterung des Betriebs sei nach Realisierung des Straßenbauvorhabens nicht mehr möglich. Vorschläge zur Lösung dieser Problematik seien vom Vorhabensträger bisher noch nicht unterbreitet worden.

Problem 2:

Ein weiteres Problem stelle die Auffüllung der Fläche Fl.-Nr. 326, Gemarkung Steinweg dar, für die an anderer Stelle Abgrabungen zum Retentionsraumausgleich erforderlich seien.

Problem 3:

Schlussendlich fehle ein Sachverständigengutachten, das entsprechende Lösungsansätze aufzeigen könnte.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass es insoweit Lösungsvorschläge gäbe, als dem Einwendungsführer bereits Ersatzland angeboten worden sei. So sei ihm als Ersatzfläche das Grundstück Fl.-Nr. 353/4, Gemarkung Steinweg, verbindlich angeboten worden.

Wie der Vertreter des Einwendungsführers ausführt, erscheine diese Ersatzfläche nicht geeignet. So könne mit dieser Fläche für den Betrieb weder das Parkplatzproblem noch das Problem der Beschickung und Anlieferung der Ware gelöst werden. Die Ersatzfläche sei insoweit nicht als Parkplatz und Lagerfläche geeignet, als die Wege zu weit seien und das Grundstück bei Hochwasser nicht erreichbar wäre, da der Brückenbereich im Hochwassergebiet liege und die Fläche nur über den Betriebsweg unter der Sallerner Regenbrücke angefahren werden könne. Die Entwicklungsmöglichkeiten des Betriebes seien somit eingeschränkt und eine Erweiterung des Betriebes bei mangelnder Anzahl an Stellplätzen nicht möglich.

Auch als Pflanzfläche würde sich die Ersatzfläche aufgrund des ungünstigen Grundstückszuschnitts sowie der hier an der westlichen Grundstücksseite vorliegenden Böschung und der vorgesehenen Bepflanzung nicht besonders eignen. Mit einer weit in das Grundstück reichenden Verschattung der Fläche sei wegen der genannten Gründe zu rechnen.

Wie der Vorhabensträger ausführt, sei die Eignung der angebotenen Ersatzfläche für die Zwecke des Einwendungsführers Bestandteil des in Auftrag gegebenen Gutachtens. Auch die befürchtete Verschattung der Fläche werde in dem Gutachten entsprechend berücksichtigt. Nach Aussage des Vorhabensträgers werden durch das Straßenbauprojekt nur in geringem Umfang Flächen beansprucht, die als Parkplätze genutzt werden.

Hierzu wird von Seiten des Vertreters des Einwendungsführers entgegnet, dass der nördliche Bereich der Betriebsflächen auch insoweit von Bedeutung sei, als er zur Lagerung der Ware dient. Auch für die Zukunft und für künftige Betriebserweiterungen müsse eine ausreichende Lagerfläche zur Verfügung stehen.

Der Vorhabensträger verweist auf das Ergebnis des noch ausstehenden und bereits mehrfach genannten Gutachtens. Inwieweit die Errichtung einer Gabionenwand zur Reduzierung der Grundinanspruchnahme in Betracht komme, hänge nach Aussage des Vorhabensträgers eben-

falls vom Ergebnis des Gutachtens ab. Denkbar wären aus Sicht des Vorhabensträgers auch entsprechende Regelungen in dem außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu führenden Entschädigungsverfahren.

Neben dem bereits genannten Ersatzgrundstück könnten auch noch die Restflächen der Grundstücke Fl.-Nrn. 181/4 und 181/8, jeweils Gemarkung Steinweg, zur Verfügung gestellt werden. Die Nutzung des Grundstücks Fl.-Nr. 181/8, Gemarkung Steinweg sei allerdings insoweit eingeschränkt, als sich auf dieser Fläche ein Kanal befinde.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die beiden Grundstücke als Ersatzflächen grundsätzlich interessant wären, näher festlegen wolle er sich momentan allerdings noch nicht.

Für den Einwendungsführer stellt sich die Frage, inwieweit der Betriebsweg unter der Sallerner Regenbrücke als Zufahrt zum Ersatzgrundstück Fl.-Nr. 353/4, Gemarkung Steinweg, genutzt werden könne und ob der Betriebsweg in der Weiterführung auf diesem Ersatzgrundstück tatsächlich erforderlich wäre. Aus Sicht des Einwendungsführers auf alle Fälle verbessert werden müsste der Anschlussbereich des Betriebsweges an das vorhandene Wegenetz.

Die Ausbildung des Anschlussbereiches des Betriebsweges an das vorhandene Wegenetz in Abstimmung mit dem Einwendungsführer wird vom Vorhabensträger zugesichert. Die Fläche unter der Sallerner Regenbrücke muss im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland verbleiben. Über einen privatrechtlichen Nutzungsvertrag könnte diese Fläche allerdings dem Einwendungsführer zur Verfügung gestellt werden. Leicht brennbare Materialien dürften jedoch unter dem Brückenbauwerk nicht abgestellt oder gelagert werden. Soweit keine baurechtlichen Gründe entgegenstehen, bestünden von Seiten des Vorhabensträgers auch keine Bedenken gegen die vom Einwendungsführer angesprochene Einfriedung, um ein unbefugtes Betreten dieser Flächen zu verhindern. Mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg müsste noch geklärt werden, inwieweit Hochwasserschutzbelange der Errichtung einer Einfriedung entgegenstehen bzw. welche Auflagen bei einer Einzäunung aus Hochwasserschutzgründen zu beachten wären.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers erklärt der Vorhabensträger, dass die lichte Höhe unter der Brücke ca. 3,00 m betrage und die Fläche unter der Brücke eine Geländehöhe von 331,5 m und die Ersatzfläche eine Geländehöhe von 332,00 m aufweise. Bei Hochwasser sei die Ersatzfläche – wie die vom Straßenbauvorhaben künftig beanspruchten Flächen bisher auch - nicht erreichbar.

Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, werde der Betriebsweg zur Unterhaltung der Straßenböschung benötigt. Im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland müsste der auf dem Ersatzgrundstück liegende Teil des Betriebsweges allerdings nicht zwingend bleiben, ein Geh- und Fahrrecht zugunsten des Vorhabensträgers wäre aber zwingend erforderlich. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass das Straßenunterhaltungsfahrzeug eine Breite von



ca. 2,00 m habe. Die Böschungshöhe betrage nicht 5,00 m wie vom Einwendungsführer angeführt, sondern ca. 3,00 m.

Hinsichtlich der im Bereich des Ersatzlandes vorgesehenen Baumpflanzungen stellt der anwesende Vertreter der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Regensburg fest, dass es sich hierbei um rein gestalterische Maßnahmen handeln würde. Auf diese Baumpflanzungen könnte daher auch verzichtet werden und die naturschutzrechtliche Ausgleichswirkung auch an anderer Stelle erreicht werden. Der Vorhabensträger sichert zu, die Frage der Notwendigkeit von Baumpflanzungen mit den Naturschutzbehörden noch zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung werde der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, die dann den Vertreter des Einwendungsführers entsprechend informiert.

Nach Aussage des Vorhabensträgers kann für die Bauabwicklung eine Baustellenzufahrt über das Grundstück des Einwendungsführers nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Eine rechtzeitige Abstimmung der durch die Baumaßnahme bedingten betrieblichen Beeinträchtigungen wird vom Vorhabensträger jedoch auf alle Fälle zugesichert.

Der Einwendungsführer weist darauf hin, dass vor Abriss des im künftigen Straßenbereich liegenden Gewächshauses ein entsprechender Ersatz erforderlich sei.

Um die Beeinträchtigung des Betriebes zu minimieren bzw. zu vermeiden, sichert der Vorhabensträger zu, die Ersatzfläche auf dem Grundstück Fl.-Nr. 353/4, Gemarkung Steinweg, rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme zur Verfügung zu stellen. Auf Nachfrage des Einwendungsführers erklärt der Vorhabensträger, dass während der Brückenbauarbeiten die Anfahrbarkeit des Ersatzgrundstücks in diesem Bereich beschränkt sei. Der Vorhabensträger sichere aber eine Ersatzzufahrt über die Straßenstrecke zu, damit der Einwendungsführer die Ersatzfläche auch während der Brückenbauarbeiten erreichen kann.

Wie der Vertreter des Einwendungsführers ausführt, stelle der von dem geplanten Straßenbauprojekt ausgehende Lärm für das Wohnhaus des Einwendungsführers ein großes Problem dar. Das den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegende Lärmgutachten sei ebenso bekannt wie die Tatsache, dass neben den in diesem Bereich geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen keine zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Nachdem das Lärmgutachten jedoch von veralteten Unterlagen ausgehe und das plangegenständliche Vorhaben zu Belastungen am Anwesen des Einwendungsführers führe, werde die Erstellung eines neuen Lärmgutachtens gefordert. Zu berücksichtigen sei, dass die geplante 3,00 m hohe transparente Lärmschutzwand unter dem Obergeschoss des Wohnhauses des Einwendungsführers endet und somit im Obergeschoss mit entsprechenden Lärmbeeinträchtigungen zu rechnen sei. Es werde eine Hauptverkehrsstraße direkt an die Wohnbebauung herangerückt – was ein großes Problem darstelle - und eine Verschiebung der Straße nach Norden nicht geprüft.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass das Lärmgutachten von einem fachkundigen und anerkannten Büro erstellt wurde. Die Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt. Am Wohnanwesen des Einwendungsführers seien demnach keine Überschreitungen gesetzlicher Immissionsgrenzwerte feststellbar. Für den Vorhabensträger bestünde somit keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung weitergehender Lärmschutzmaßnahmen.

Der Vertreter des Einwendungsführers macht darauf aufmerksam, dass nicht die direkt am Wohnanwesen vorbeiführende Straße, sondern die senkrecht abführende Zubringerstraße das größere Problem für das Wohnanwesen des Einwendungsführers darstelle. Für die entlang des Wohnanwesens verlaufende Straße könne die geplante Lärmschutzwand zwar ausreichen, für die Lärmauswirkungen der abführenden Zubringerstraße müsste nach Auffassung des Vertreters des Einwendungsführers diese Lärmschutzwand auf alle Fälle erhöht werden. Auf den eingangs gestellten Beweisantrag werde verwiesen. Weiterhin vertritt der Vertreter des Einwendungsführers den Standpunkt, dass das vorhandene Lärmgutachten die tatsächliche Situation nicht ausreichend würdige, so seien z.B. Fahrbahnänderungen nicht berücksichtigt.

Der Vorhabensträger bestreitet nicht, dass vom Wohnhaus des Einwendungsführers künftig eine Sichtbeziehung zur Verbindungsspanne bestehe. An den Fahrbahnen im Bereich des Einwenderanwesens seien jedoch gegenüber den ausgelegten Planunterlagen weder in Höhe noch in Lage Änderungen vorgenommen worden. Das Lärmgutachten berücksichtige nach Auffassung des Vorhabensträgers die tatsächlichen Verhältnisse. Hinsichtlich ergänzender Lärmschutzmaßnahmen werde auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Wie der Vertreter des Einwendungsführers weiter ausführt, sei auffällig, dass entsprechend den Aussagen des Lärmgutachtens alle an das Anwesen des Einwendungsführers angrenzenden Anwesen als in einem Wohngebiet liegend eingestuft wurden, lediglich das Anwesen des Einwendungsführers sei von der Lage her als Mischgebiet eingestuft worden. Ein Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz werde daher geltend gemacht. Es sei nicht verständlich, warum die weiter südlich liegenden Anwesen besser gestellt werden sollen, als das Anwesen des Einwendungsführers. Bei einer Einstufung des Wohnanwesens als in einem Wohngebiet liegend würden sich nach Feststellung des Vertreters des Einwendungsführers entsprechende Überschreitungen zulässiger Grenzwerte und somit ein entsprechender Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben. Aus Sicht des Einwendungsführers würden dabei zwar aktive Lärmschutzmaßnahmen bevorzugt, zumindest müssten allerdings passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.

Der Vorhabensträger vertritt den Standpunkt, dass das Anwesen des Einwendungsführers im Hinblick auf die ausgeübte Nutzung zutreffend als in einem Mischgebiet liegend eingestuft wurde.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers, wer die Kosten der Erschließung des Ersatzgrundstücks mit Strom und Wasser trage, stellt der Vorhabensträger fest, dass es sich hierbei um Entschädigungsfragen handeln würde, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien und in einem noch abzuschließenden Kaufvertrag geregelt werden können. Diese Frage werde auch nicht explizit in dem in Auftrag gegebenen Gutachten behandelt. Nach Aussage des Vorhabensträgers könne jedoch auch nicht ausgeschlossen werden, dass das Gutachten als Ergebnis auch die Bereitstellung einer entsprechenden Erschließung des Grundstücks erbringen könnte. Auf das Ergebnis des noch ausstehenden Gutachtens werde daher verwiesen. Unabhängig davon könne der Vorhabensträger zusichern, dass eine Verlegung eventuell erforderlicher Versorgungsleitungen unter dem Brückenbauwerk auf Grundstücken der Bundesrepublik Deutschland möglich sei.

Hinsichtlich der Grundstücke Fl.-Nrn. 352 und 523, Gemarkung Steinweg bzw. Lappersdorf werde nach Feststellung des Vertreters des Einwendungsführers auf die schriftlich vorgebrachten Einwendungen, die in vollem Umfang aufrecht erhalten werden, verwiesen. Es werden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und ein Ausgleich für den Wertverlust dieser Grundstücke gefordert.

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass sich hier für die beiden Grundstücke der Sachverhalt bezüglich der Immissionsbelastungen insoweit anders darstelle, als diese Grundstücke bisher noch nicht bebaut seien. Es seien daher keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich und passive Lärmschutzmaßnahmen könnten auch nur an vorhandenen Wohngebäuden durchgeführt werden. Ebenso liege nach Auffassung des Vorhabensträgers für die beiden Grundstücke kein Wertverlust vor, da noch keine Bebauung vorhanden sei.

Die Aussage, dass kein Wertverlust vorliege wird vom Vertreter des Einwendungsführers bezweifelt. Ebenso müsste im Bereich der beiden Grundstücke ein Immissionsort angenommen und entsprechend untersucht werden. Auf den eingangs gestellten Beweisantrag werde verwiesen.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass das auf Stadtgebiet von Regensburg liegende Grundstück Fl.-Nr. 352, Gemarkung Steinweg, laut Flächennutzungsplan als Grünfläche ausgewiesen sei und innerhalb des 40 m – Streifens entlang der Bundesautobahn A 93 liege, innerhalb dessen ein gesetzliches Anbauverbot gelte (Anmerkung: § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG). Soweit für das auf dem Gebiet des Marktes Lappersdorf liegende Grundstück Fl.-Nr. 523, Gemarkung Lappersdorf, eine Bebauung baurechtlich tatsächlich zulässig wäre, könnte nach Aussage des Vorhabensträgers durch eine entsprechende Anfüllung des Geländes eine Zufahrt zu diesem Grundstück hergestellt werden.

Von Seiten des Einwendungsführers müsste es ausreichen, wenn für die erforderliche Straßenböschung eine entsprechende Grunddienstbarkeit eingetragen würde. Der Vorhabensträger weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass für den Straßenkörper und die Straßenbö-

schung – solange das Gelände in diesem Grundstücksbereich nicht aufgefüllt ist – eine entsprechende Standfestigkeit sichergestellt sein müsse.

Rechtsanwälte Schlachter und Kollegen  
Einwendungsführer 0045

Der Einwendungsführer ist anwaltschaftlich vertreten. Zum Erörterungstermin am 03. Februar 2012 sind Herr Rechtsanwalt Dr. Troidl und der in der Anwesenheitsliste aufgeführte Einwendungsführer erschienen. Auf die mit Einwendungsschriftsatz vom 13. März 2009 erhobenen Einwendungen, die nach Feststellung des Vertreters des Einwendungsführers aufrecht erhalten werden, wird verwiesen.

Auf dem betroffenen Grundstück wird eine Tankstelle betrieben. Durch die Trennung der Richtungsfahrbahnen ist die Tankstelle künftig nur mehr von einer Seite anfahrbar. Nach Feststellung des Vertreters des Einwendungsführers sei mit Umsatzeinbussen von bis zu 30 % zu rechnen. Um dies zahlenmäßig darstellen zu können, übergibt der Einwendungsführer eine Zusammenstellung der Umsatzzahlen für die Jahre 2008 bis 2010. Durch die nicht transparente Lärmschutzwand im Mittelstreifen sei die Tankstelle für den stadteinwärts fahrenden Verkehr nicht mehr erkennbar, so dass entsprechende Hinweisschilder erforderlich wären. Um die Erreichbarkeit der Tankstelle auch für den stadteinwärts fahrenden Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen, werde der Einbau einer Linksabbiegespur gefordert.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass das Straßenbauprojekt nicht plötzlich und unerwartet komme. Bereits seit fast 5 Jahrzehnten werde über dieses Bauvorhaben schon diskutiert. Auch im Baubescheid für die Tankstelle, der der Planfeststellungsbehörde noch übersandt werde, wurde bereits auf die Straßenbaumaßnahme hingewiesen.

Der Vorhabensträger stellt die Planung anhand digitaler Planunterlagen kurz vor. Wie er ausführt, ergibt sich der zweibahnige Querschnitt aufgrund der Verkehrsbelastung. Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sei auch der Einbau einer Mittelinsel erforderlich, auf der auch gleichzeitig zum besseren Schutz der nördlich der Nordgaustraße liegenden Wohnbebauung vor Verkehrslärm eine Lärmschutzwand vorgesehen sei. Aufgrund dieser Mittelinsel und der darauf vorgesehenen Lärmschutzwand entfalle künftig die Anfahrbarkeit der Tankstelle aus Richtung Westen. Der Einbau der geforderten Linksabbiegespur müsse vom Vorhabensträger abgelehnt werden. In Fahrtrichtung Westen endet die geplante Einhausung ca. 50 m vor der Tankstellenzufahrt, so dass weiterhin eine Zufahrt zur Tankstelle, wenn auch nur aus einer Fahrtrichtung, bestehe. Berücksichtigt werden müsse auch, dass es sich bei dem Verkehr auf der Nordgaustraße um Ein- und Auspendelverkehre handeln würde, so dass der am Morgen einfahrende Verkehr am Abend als ausfahrender Verkehr wieder an der Tankstelle vorbeifahre. Mit dem Vorschlag des Vorhabensträgers, im Bereich der östlichen Zufahrt in die

Einhausung des Standardverkehrszeichens „Tankstelle“ mit Entfernungsangabe aufzustellen besteht von Seiten des Vertreters des Einwendungsführers Einverständnis.

Nachdem die zulässigen Immissionsgrenzwerte nur geringfügig überschritten werden schlägt der Vertreter des Einwendungsführers vor, die nördlich der Nordgaustraße vorgesehene Lärmschutzwand so zu erhöhen, dass die Lärmschutzwand auf der Mittelinsel entfallen könne. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erklärt der Vertreter des Einwendungsführers, dass aus seiner Sicht der Entfall der Lärmschutzwand auf der Mittelinsel vor allem aus Gründen der Erkennbarkeit der Tankstelle erforderlich sei.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf der Nordseite, die einen entsprechend großen Abstand zur Fahrbahn aufweist, nicht die gleichen Effekte wie die Lärmschutzwand auf der Mittelinsel, die sich in unmittelbarer Nähe zur Lärmquelle befindet, bringe. Festzuhalten bleibt jedoch auch, dass trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen immer noch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien.

Insbesondere im Hinblick darauf, dass die Grenzwertüberschreitungen in diesem Bereich unter 2 dB(A) liegen, fordert der Vertreter des Einwendungsführers die Einholung eines zusätzlichen Gutachtens, das den Zustand bzw. die Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung bei Entfall der Lärmschutzwand auf der Mittelinsel beurteilt.

Von Seiten des Vorhabensträgers wird die Einholung eines zusätzlichen Gutachtens abgelehnt, da die Auswirkungen einer fehlenden Lärmschutzwand auf der Mittelinsel bekannt seien. So könne man an den Immissionsorten IO 22 bis IO 36 im Bereich der Einmündung der Sonnenstraße, wo keine Mittelinsel und somit auch keine Lärmschutzwand vorhanden sei, feststellen, dass im 2. Obergeschoss der hier zahlreichen Wohnungen der zulässige Immissionsgrenzwert nahezu erreicht und in den weiteren Geschossen die Grenzwerte um bis zu 1,8 dB(A) überschritten werden. Die näheren Werte können der den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden Lärmberechnung entnommen werden. Aus Sicht des Vorhabensträgers könne daher auf die Lärmschutzwand auf der Mittelinsel nicht verzichtet werden.

Der Vertreter des Einwendungsführers beantragt zu untersuchen, ob nicht mit einem vertretbaren Aufwand eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand auf der Mittelinsel möglich wäre.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand nicht nur höhere Kosten, sondern vor allen Dingen auch Reflexionen auslösen würde, die sich hinsichtlich der Lärmbelastung negativ auf die nördliche Wohnbebauung auswirken würde.

Der Einwendungsführer betreibt auch eine Tankstelle in der Amberger Straße. Durch die Verkehrsverlagerung werden ebenfalls Umsatzeinbußen befürchtet. Die Errichtung einer Linksabbiegespur in der Amberger Straße wird gefordert.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers ist die Erwerbchance des Tankstellenbetriebes in der Amberger Straße keine rechtlich geschützte Position. Durch das geplante Straßenbauvorhaben werden die Verkehrsströme nicht vergrößert oder verkleinert, sondern der Verkehr lediglich aus den Wohngebieten an der Amberger Straße auf die neuen Straßen verlegt. Die Errichtung einer Linksabbiegespur im Bereich der Tankstelle in der Amberger Straße ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens und wird unabhängig davon von Seiten des Vorhabensträgers abgelehnt.

**Ende der Erörterungsverhandlung am Freitag, 03. Februar 2012:**

**11:30 Uhr**

## Ergebnis der Erörterungsverhandlung am Montag, 06. Februar 2012

### Mehrfach vorgebrachte Einwendungen nicht anwaltschaftlich vertretener Einwendungsführer

Zum Erörterungstermin am 06. Februar 2012 sind die in der Anwesenheitsliste aufgeführten Einwendungsführer erschienen. Erörtert werden die in den vorgelegten Einwendungsschreiben mehrfach vorgebrachten und nachfolgend kurz zusammengefassten Einwendungen. Die Einwendungsführer wurden darauf hingewiesen, dass diese allgemeingültig vorgebrachten Einwendungen – wie auch im Einladungsschreiben vom 19. Dezember 2012 bereits festgestellt – nur an diesem Tag behandelt werden und bei den am 08. und 09. sowie eventuell 10. Februar 2012 stattfindenden Terminen nur die speziell auf den jeweiligen Einwendungsführer bezogenen Einwendungen (z.B. Grundstückserschließung, Lärmschutzmaßnahmen an den Einwohneranwesen usw.) erörtert werden.

Folgende stichpunktartig aufgelistete und mehrfach vorgebrachte Einwendungen wurden erörtert:

1. Widerspruch zum Regionalplan,
2. fehlende Alternativplanung,
3. Verkehrsprognosen, Entlastung bzw. Verlagerung von Verkehrsströmen, Mautausweichverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr,
4. Lärm- und Schadstoffbelastung,
5. Zerstörung der Naherholungszone Regental und
6. Naturschutz, FFH-Problematik.

Nachdem sich Themenüberschneidungen (z.B. Widerspruch Regionalplan mit Zerstörung der Naherholungszone Regen sowie Naturschutz- und FFH-Problematik) ergeben können, wurden auf Vorschlag der Planfeststellungsbehörde die Themenblöcke 1., 5. und 6. en bloc und die Themenblöcke 2., 3. und 4. jeweils für sich erörtert.

### Themenblöcke 1. (Widerspruch zum Regionalplan), 5. (Zerstörung der Naherholungszone Regental) und 6. (Naturschutz)

#### - Regionalplan, Naherholungszone

Einleitend stellt der Vorhabensträger fest, dass das geplante Straßenprojekt zweifelsohne zu deutlichen Eingriffen in den Natur- und Naherholungsraum des Regentals führen werde, wobei es sich im Wesentlichen um baubedingte Eingriffe handeln würde. Sowohl für den Eingriff in den Naturraum, wie auch in das Naherholungsgebiet seien Maßnahmen zur Minimierung und zum Ausgleich der Eingriffe vorgesehen. Der landschaftspflegerische Begleitplan habe sich besonders mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auseinandergesetzt. Die unvermeidbaren Eingriffe in den Naturraum und die Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes können durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungs-

maßnahmen kompensiert werden. Die Beeinträchtigungen des Naherholungsgebietes würden durch verschiedene Maßnahmen (Rückbau des Pendlerparkplatzes, Abriss der Stützmauer, Neuanlage auenbezogener Lebensräume, verschiedene andere Gestaltungsmaßnahmen) ausgeglichen und durch Bepflanzungsmaßnahmen die Erholungseignung wieder hergestellt. Die betroffenen Sportanlagen werden verlegt. Die Radwegeverbindungen blieben erhalten bzw. würden mit dem Rückbau des Pendlerparkplatzes und einer zusätzlichen Flussüberquerungsmöglichkeit aufgewertet. Der Vorhabensträger vertrete daher den Standpunkt, dass das Regental damit weiterhin die ihm im Rahmen der Regionalplanung zugeordneten Funktionen erfülle und auch als Frischluftschneise erhalten bleiben könne.

Herr Fuess, vom Sachgebiet Raumordnung, Landes- und Regionalplanung der Regierung der Oberpfalz, der an der Erörterungsverhandlung teilnimmt, bestätigt die Aussagen des Vorhabensträgers. In der vorliegenden Planung seien die vom Regionalen Planungsverband zu den ursprünglich einmal ausgelegten Planunterlagen vorgebrachten Anregungen berücksichtigt, die Planung in naturschutz- und hochwasserschutzfachlicher Sicht zu optimieren. Die Trennwirkung werde durch die weit zurückgesetzten Brückenwiderlager der Sallerner Regenbrücke minimiert und ein entsprechender Freiraum geschaffen. Aus Sicht der Regionalplanung könne die vorliegende Planung daher mitgetragen werden.

Die Einwendungsführer widersprechen den vorstehenden Ausführungen. Sie vertreten den Standpunkt, dass die Maßnahme hier nur schön geredet werde und die vorliegende Planung alleiniges Ergebnis der Fehlplanungen zur Westumgehung von Regensburg im Zuge der Bundesautobahn A 93 sei. Mit Realisierung des Projekts werde dann noch mehr Verkehr in das Stadtgebiet geleitet. Das geplante Mammutbauwerk werde außerdem das Naherholungsgebiet unwiederbringlich zerstören und die Naherholungsfunktion im Bereich des Regentales erheblich beeinträchtigen. Bereits in der Vergangenheit seien hier Freizeiteinrichtungen beseitigt worden, so dass für die Einwendungsführer nicht nachvollziehbar sei, warum hier weitere Freizeitanlagen vernichtet werden sollen. Die Sallerner Regenbrücke stelle auch einen immensen Eingriff in den Naturraum des Regentals, das auch als FFH-Gebiet ausgewiesen sei, dar. Die in dem betroffenen Gebiet vorhandene Flora und Fauna könne nach Auffassung der Einwendungsführer nicht erhalten werden.

Bei den verlagerten Verkehrsmengen handelt es sich nach Feststellung des Vorhabensträgers im Wesentlichen um Ziel- und Quellverkehr vom Norden in den Stadtosten. Aufgrund der großen Spannweite der Sallerner Regenbrücke könne nach Meinung des Vorhabensträgers die Durchlässigkeit für die Tier- und Pflanzenwelt wieder hergestellt und das Regental seine Funktion als Frischluftschneise behalten. Die vom Vorhabensträger durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung hätten ergeben, dass es durch das Vorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen relevanter Tier- und Pflanzenarten komme.



Nachdem nach Feststellung der Einwendungsführer bereits die Nibelungenbrücke einen großen Eingriff mit entsprechenden Auswirkungen darstellt, sei es nicht vorstellbar, dass das Regental im Bereich der Sallerner Regenbrücke weiterhin als Naherholungsgebiet genutzt werden könne. Die genauen Abmessungen der Sallerner Regenbrücke werden nachgefragt.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die Sallerner Regenbrücke eine Breite zwischen den Geländern von 22,50 m und eine lichte Weite von ca. 280 m aufweise. Die Nibelungenbrücke sei etwas kürzer, dafür aber um ca. 10,00 m breiter.

Während andere Städte zur Entlastung ihrer Bürger großzügige Umgehungen planen und bauen würden, baue die Stadt Regensburg entsprechend den Ausführungen der Einwendungsführer Straßen, die in die Stadt hineinführen und die dortige Bevölkerung zusätzlich belasten würden. Nach Angaben des Vertreters des Forums Regensburg beschäftigt sich das Forum Regensburg schon seit den 60iger Jahren des letzten Jahrhunderts mit den Planungen im Stadtgebiet von Regensburg (Osttangente, Sallerner Regenbrücke, Lappersdorfer Kreisel). Die derzeit im Bau befindliche Osttangente und der geplante Umbau des Lappersdorfer Kreisels mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Ausbau der Nordgaustraße werde nach seinen Feststellungen zu einer deutlichen Mehrbelastung der Bevölkerung der an diese Straßen angrenzenden Gebiete führen. Das gegenständliche Planfeststellungsverfahren diene lediglich dazu, die vorliegende Fehlplanung abzusegnen und sei daher abzulehnen.

Auf Nachfrage führt Herr Fuess aus, dass der Neubau der Sallerner Regenbrücke nicht Bestandteil des Regionalplanes sei. In den Regionalplan werden nach Feststellung von Herrn Fuess nur Verkehrsprojekte aufgenommen die über eine rein regionale Wirkung hinausgehen. So werden vor allen Dingen Maßnahmen die einer Entflechtung des überregionalen und regionalen Verkehrs dienen berücksichtigt. Eine Entlastung innerstädtischer Verkehrswege stehe aber durchaus im Einklang mit den Zielen der Regionalplanung. Der Neubau der Sallerner Regenbrücke sei hier sicherlich ein möglicher Ansatz zur Entlastung innerstädtischer und zwischenkommunaler Straßen.

#### - FFH Problematik

Die Auswirkungen der geplanten Sallerner Regenbrücke auf geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie naturnahe Bereiche wurden nach Feststellung des Vorhabensträgers im landschaftspflegerischen Begleitplan, der FFH-Verträglichkeitsprüfung und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung untersucht. Entsprechend dem Ergebnis dieser Untersuchungen seien keine erheblichen Beeinträchtigungen relevanter Tier- und Pflanzenarten zu erwarten. Durch die große Spannweite der Sallerner Regenbrücke und die im Bereich des Regen gewählten Pfeilerstellungen werde die Durchgängigkeit für Fauna und Flora und insbesondere für die Flusslebewesen sichergestellt. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, wurde auch ein eigenes Moluskengutachten in Auftrag gegeben, demnach wären keine Lebendfunde von

Bach- und Flussmuscheln zu verzeichnen gewesen. Hinsichtlich des Vorkommens von Flussmuscheln weist ein Einwendungsführer darauf hin, dass seines Wissens im fraglichen Bereich Flussmuschelfunde verzeichnet worden seien. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass Lebendfunde von Flussmuscheln nur im Bereich von Zeitlarn festgestellt werden konnten. Vorliegend würde sich nach Angaben des Vorhabensträgers der Rückstaubereich der Donau, mit der damit einhergehenden Versandung und Verschlammung des Untergrundes, negativ auf das mögliche Vorkommen der Flussmuschel, die frei durchströmte Gewässer bevorzugt, auswirken. Der Vorhabensträger weist auch darauf hin, dass sich mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke die Verhältnisse für die Flussmuschel insoweit verbessern können, als sich im Bereich der Brückenpfeiler Verwirbelungen ergeben werden, die zu einem Abtrag der Ablagerungen führen würden. Diese Verwirbelungen würden sich jedoch nicht auf den ganzen Flußquerschnitt, sondern nur auf den Bereich der Brückepfeiler auswirken, so dass eine Bedrohung von Lebensräumen anderer Tierarten – wie von einem Einwendungsführer befürchtet – nicht zu befürchten sei.

Auf Nachfrage der Einwendungsführer, warum keine örtlichen Anglervereine und Fischereiverbände zu Rate gezogen worden seien, die sicherlich aufgrund ihrer Ortskenntnisse nähere Angaben zu den Vorkommen der einzelnen Arten machen könnten, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass seitens der örtlichen Angelvereine und Fischereiverbände keine Stellungnahmen abgegeben worden seien.

Die Einwendungsführer fragen nach, inwieweit sich die auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehene Beleuchtung negativ auf das Überflugverhalten der Zugvögel auswirken könne. Durch die Beleuchtung seien nach Angaben des Vorhabensträgers keine negativen Auswirkungen zu befürchten.

#### - Gewässerschutz, Wasserschutzgebiet

Der Regen ist durch das Oberflächenwasser der bereits vorhandenen Verkehrsanlagen stark beeinträchtigt, so dass sich nach Auffassung der Einwendungsführer die Gewässersituation des Regen weiter verschlechtern werde. Die Einwendungsführer befürchten außerdem eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes Sallern, das sich im nördlichen Bereich des geplanten Straßenbauprojektes befindet.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Gewässers und des Wasserschutzgebietes ergriffen werden. So werde das Straßenoberflächenwasser der Nordgaustraße über Straßeneinläufe und Entwässerungsleitungen in das vorhandene städtische Kanalsystem eingeleitet. Das Straßenoberflächenwasser der Sallerner Regenbrücke bis zur Kreuzung der Amberger Straße werde ebenfalls über Straßeneinläufe und Entwässerungsleitungen in den dort vorgesehenen Stauraumkanal, der das anfallende Straßenwasser wiederum in das vorhandene städtische Kanalsystem weiterleitet, eingeleitet. Das Straßenoberflächenwasser des übrigen Brückenbereiches wird über Straßen-

einläufe und Entwässerungsleitungen dem vorhandenen Kanalsystem des Marktes Lappersdorf zugeführt. Für den Bereich der Sallerner Regenbrücke sei daher nach Feststellung des Vorhabensträgers von keiner weiteren Beaufschlagung des Regen auszugehen. Im Bereich des Lappersdorfer Kreisels wird nach Angaben des Vorhabensträgers das bestehende Entwässerungssystem komplett neu geordnet. Außerhalb des Wasserschutzgebietes soll das anfallende Straßenoberflächenwasser soweit möglich breitflächig versickert werden. Nicht versickertes Wasser werde über Mulden, Einlaufschächte und Entwässerungsleitungen den beiden geplanten Regenklärbecken zugeführt. Bei Unfällen mit gefährlichen Stoffen können die austretenden Flüssigkeiten entweder bereits in den Mulden entsprechend aufgenommen werden bzw. können diese Flüssigkeiten in den Regenklärbecken zurückgehalten werden. Die Regenklärbecken werden so ausgeführt, dass Leichtflüssigkeiten und Schwebstoffe über entsprechende Abscheideanlagen zurückgehalten werden können. Das Wasser in den Regenrückhaltebecken werde gedrosselt und vorgeklärt in den Regen eingeleitet. Eine Beeinträchtigung des Regen ergäbe sich hierdurch nach Feststellung des Vorhabensträgers nicht.

Auf Nachfrage der Einwendungsführer inwieweit entsprechende Hochwasserereignisse bei der Bemessung der geplanten Entwässerungseinrichtungen mit berücksichtigt worden seien, erklärt der Vorhabensträger, dass Starkregenereignisse bis zu einem gewissen Umfang jedoch keine Jahrhunderthochwasser berücksichtigt werden konnten.

Im Bereich des nördlich an das Straßenbauprojekt angrenzenden Wasserschutzgebietes Sallern sind für die Bauphase des Straßenbauvorhabens selbst und für die Gestaltung der Entwässerungseinrichtungen die Vorgaben der Wasserschutzgebietsverordnung und die Regelungen der RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) zu beachten. Im Bereich des Wasserschutzgebietes Sallern wird nach Angaben des Vorhabensträgers kein Straßenoberflächenwasser versickert. Hier wird das anfallende Niederschlagswasser mit dichten Leitungen und Mulden gesammelt und aus dem Wasserschutzgebiet hinausgeleitet. Das Wasserschutzgebiet werde auch bei starken Regenereignissen nicht beeinträchtigt. Die Befürchtung der Einwendungsführer, dass von den Bereichen, in denen eine Versickerung des Straßenoberflächenwassers geplant sei, eine Gefährdung des Wasserschutzgebietes ausgehen könne, wird vom Vorhabensträger nicht geteilt, da sich das Vorhaben nach seinen Angaben nicht im Jura und auch nicht in einem Bereich klüftiger Bodenverhältnisse befinde.

## Themenblock 2. (Fehlende Alternativplanungen)

Der Vorhabensträger führt aus, dass im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg im Jahr 2005 u.a. auch großräumige Umfahrungen im Westen von Regensburg sowie eine Verlängerung der Osttangente bis zur Bundesstraße 15 nördlich von Zeitlarn mit untersucht wurden. Wie diese Untersuchungen allerdings ergaben, bringen diese Maßnahmen keine Entlastungen für den Lappersdorfer Kreisel. So würden bei diesen Maßnahmen die nicht

unerheblichen Verkehre aus dem nordwestlichen Landkreis Regensburg (Lappersdorf, Hainsacker, Regendorf etc.) nicht erfasst.

Die Einwendungsführer fragen nach, ob mit dem Bau der Kneitinge Nahverkehrsbrücke und/oder der Sinzinger Donaubrücke nicht auch Verkehrsentlastungen entstehen können, die zu einer Ausführung des geplanten Projektes zum Umbau des Lappersdorfer Kreisels und dem Neubau der Sallerner Regenbrücke in einem geringeren Umfang führen.

Hinsichtlich der verkehrlichen Entlastung des Bereichs des Lappersdorfer Kreisels und der Sallerner Regenbrücke wirken sich die beiden Brücken nach Feststellung des Vorhabensträgers nicht aus. Eine Reduzierung des Bauumfangs des geplanten Projektes sei daher nicht möglich.

Von Seiten der Einwendungsführer werden die derzeit auf der Bundesautobahn A 93 und im Bereich der Kreuzung Nordgaustraße/Frankenstraße/Nibelungenbrücken/Walhallallee zu bestimmten Zeiten feststellbaren Stausituationen geschildert. Mit dem nunmehr geplanten Vorhaben werde die Autobahn entlastet und zusätzlicher Verkehr in die Nordgaustraße geleitet, so dass sich aus Sicht der Einwendungsführer die Rückstausituationen im genannten Knotenpunktsbereich noch weiter verschärfen werden.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers handelt es sich um keinen zusätzlichen, sondern um den im Wesentlichen von der Frankenstraße verlagerten Verkehr. Mit Realisierung des geplanten Vorhabens werden die Walhalla-Allee und die Nibelungenbrücke kaum mehr belastet.

Die Ausführungen des Vorhabensträgers bestätigen nach Meinung der Einwendungsführer nur die von ihnen vorgetragene Entlastung der Bundesautobahn A 93. Die Stausituationen im Bereich der Kreuzung Nordgaustraße/Frankenstraße/Nibelungenbrücke/Walhallallee werden sich daher auf keinen Fall auflösen lassen, sondern sich noch weiter verschlechtern. Verursacher der nachmittäglichen Staus in diesem Knotenpunktsbereich wären nach Feststellung der Einwendungsführer die Linksabbieger von der Nibelungenbrücke in die Frankenstraße. Für diese Fahrbeziehung hätte auch die Anlage einer doppelten Linksabbiegespur keine wesentlichen Verbesserungen gebracht. Durch die beschriebenen Rückstausituationen würden sich z.T. Verspätungen der hier verkehrenden Buslinien von 30 bis 40 Minuten ergeben, was nach Aussage der Einwendungsführer von Busunternehmen bestätigt werden könne.

Wie die Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg im Jahr 2005 zeige, werde nach Aussage des Vorhabensträgers der aus Richtung Süden kommende und bisher in die Frankenstraße abbiegende Verkehr, mit Fahrzielen im Norden, künftig geradeaus fahren. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, weist die Bundesautobahn A 93 nördlich des Pfaffensteiner Tunnels eine Verkehrsbelastung von ca. 65.000 Kfz/24h auf. Der Anteil des Durchgangsverkehrs betrage dabei ~ 45 %. Bei 35.000 Kfz/24h (~ 55 % von 65.000 Kfz/24h) würde es sich daher um Ziel- und Quellverkehr handeln, d.h. um Fahrzeuge die aus dem Stadtgebiet oder den dortigen Randgebieten kommen bzw. in das Stadtgebiet oder die dortigen Randgebiete wollen. Diese

Fahrzeuge müssen derzeit durch den Pfaffensteiner Tunnel fahren. Es werde daher über die Sallerner Regenbrücke kein zusätzlicher Verkehr in die oder aus der Stadt geleitet, sondern lediglich der ansonsten über die Frankenstraße ein- bzw. ausfahrende und nach Norden gerichtete Verkehr verlagert. Die Verkehrsbelastung in der Regensburger Straße in Lappersdorf (bisher: 12.800 Kfz/24h; künftig: 12.800 Kfz/24h) werde sich nach Aussage des Vorhabensträgers kaum ändern. Auch der Verkehr in der Lappersdorfer Straße in Regensburg werde nicht zunehmen. Die Verkehrsbelastung im nördlichen Bereich der Nordgaustraße werde um 35 % zunehmen, wobei sich diese Verkehrszunahme bis zur Kreuzung Nordgaustraße/Frankenstraße/Nibelungenbrücke/Walhallallee so weit abgebaut haben werde, dass hier und auf der Nibelungenbrücke kein Unterschied zu den prognostizierten Verkehrszahlen ohne den Neubau der Sallerner Regenbrücke feststellbar sein würden. Die Amberger Straße werde nach Angaben des Vorhabensträgers um 40 % entlastet und die Osttangente, deren verkehrliche Auswirkungen bei der Verkehrsuntersuchung zum Umbau des Lappersdorfer Kreisels und dem Neubau der Sallerner Regenbrücke mit berücksichtigt wurden, um 2 % mehr belastet. Im Pfaffensteiner Tunnel wird der Verkehr um 4 % von 75.600 Kfz/24h auf 72.900 Kfz/24h abnehmen.

Für die Einwendungsführer stellt sich die Frage, ob

- das geplante Projekt für die Spitzenbelastungen ausgelegt sein muss;
- die Entlastungswirkung der Osttangente richtig angesetzt wurde und
- die Verkehrszahlen dem aktuellen Stand entsprechen.

Wie der Vorhabensträger ausführt, werde die Osttangente sicherlich für den östlichen Bereich des Stadtgebietes eine Entlastung bringen. Hinsichtlich der Entlastungswirkungen für den Lappersdorfer Kreisel und die Sallerner Regenbrücke wird von Seiten des Vorhabensträgers kein großes Potential gesehen. Die genannten Zahlen beruhen auf Ermittlungen aus dem Jahr 2011, auf deren Basis die verkehrlichen Auswirkungen der Kneitinger Nahverkehrsbrücke und der Sinzinger Donaubrücke untersucht wurden. Die Spitzenbelastungen seien insoweit maßgebend, als durch sie im Bereich des Lappersdorfer Kreisels die Zufahrten der Anschlussstelle Regensburg-Nord im Zuge der Bundesautobahn A 93 zugestaut werden.

Die Einwendungsführer stellen fest, dass die Entlastungswirkungen für die Amberger Straße marginal seien. Die Verkehrszunahmen würden auch nicht in dem bisherigen Umfang auftreten (Stichwort: Alterspyramide) und es werde über Kurz oder Lang eine Stagnation bei der Verkehrsentwicklung festzustellen sein. Die für das Prognosejahr zu erwartenden Verkehrszunahmen werden nach Meinung der Einwendungsführer unter 10 % liegen. Wie aus den Reihen der Einwendungsführer weiter ausgeführt wird, seien die Planungen für die Sallerner Regenbrücke Ende der 70iger Jahre des letzten Jahrhunderts aufgenommen worden, nachdem die zu Beginn der 70iger Jahre begonnen Planungsüberlegungen zum Bau einer 4-spurigen Regenparallele eingestellt worden waren. Zu Beginn der 90-iger Jahre bis etwa Mitte der 90-iger Jahre des letzten Jahrhunderts sei dann der Bau der Sallerner Regenbrücke kein Thema mehr gewesen.

Nunmehr nach über 30 Jahren seit Beginn der Überlegungen zum Bau der Sallerner Regenbrücke soll dieses überzogene Bauwerk, das zu einer Zerstörung eines gewachsenen Stadtteils führen werde, realisiert werden. Nachdem für das Projekt staatliche Fördermittel in nicht unerheblichen Umfang vorgesehen seien, müsste sich der Zuwendungsgeber schon überlegen, was er damit finanziert. Es wird angekündigt, dass hinsichtlich der Überprüfung des volkswirtschaftlichen Nutzens dieses Projektes der Bayerische Oberste Rechnungshof eingeschaltet werde. Um die täglich in der Nordgaustraße und der Amberger Straße festzustellenden Verkehrsstaus vermeiden zu können sind nach Auffassung der Einwendungsführer überregionale Planungen erforderlich. Mit Fertigstellung der momentan noch in Bau befindlichen Osttangente werde es nach Auffassung der Einwendungsführer bereits zu einer Entlastung der Nordgaustraße kommen. Anstelle des Baus der Sallerner Regenbrücke sollte daher eher die Verlängerung der bisher an der Bundesstraße 16 endenden Osttangente bis zur Bundesautobahn A 93 bei Regensstauf weiter verfolgt werden. Mit einer solchen Lösung könnten nicht nur Ortsumgehungen für Zeitlarn und Regensstauf geschaffen werden, sondern auch der über die Bundesstraße 16 zur Bundesautobahn A 93 gerichtete Verkehr direkt weitergeleitet werden.

Der Vorhabensträger weist nochmals darauf hin, dass die Verlängerung der Osttangente – wie vorstehend bereits ausgeführt - Bestandteil der Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg im Jahr 2005 war und diese Verlängerung für den Lappersdorfer Kreisel keine nennenswerte Entlastung bringe. Die Osttangente werde sicherlich aber die über die Bundesstraße 16 aus Richtung Osten und in die nordöstlichen Stadtgebiete gerichteten Verkehre aufnehmen. Es dürfe auch nicht außer Acht gelassen werden, dass auch im Osten Menschen wohnen und eine nicht oder nur im begrenzten Umfang genutzte großräumige Umfahrung nicht effektiv sei. Zu bedenken sei auch, dass die Einwohnerzahl des Oberzentrums Regensburg bis zum Jahr 2030 um mehr als 10.000 Einwohner anwachsen werde. Der Verkehr werde demzufolge ebenfalls zunehmen. Unabhängig von der angezweifelten allgemeinen Bevölkerungsentwicklung werde sich daher das vom Verkehrsgutachter prognostizierte Verkehrsaufkommen einstellen. Im Prognosejahr 2020 werde die Amberger Straße ohne den Neubau der Sallerner Regenbrücke eine Verkehrsbelastung von 27.000 Kfz/24h aufweisen. Nachdem keine baulichen Maßnahmen durchgeführt werden, wären auch keine Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge möglich. Mangels anderer Alternativen stelle der Neubau der Sallerner Regenbrücke die einzige Möglichkeit zur Entlastung der Amberger Straße dar. Wie bereits geschildert werde die Sallerner Regenbrücke für die Amberger Straße eine Verkehrsentslastung von 40 % bringen. Die Sallerner Regenbrücke diene im Wesentlichen dem nicht unerheblichen Ziel- und Quellverkehr. Es müsse außerdem festgehalten werden, dass mit dem Neubau der Sallerner Regenbrücke kein zusätzlicher Verkehr in die Stadt geleitet werde, sondern lediglich – wie ebenfalls bereits angeführt – Verkehre verlagert werden. Die von den Einwendungsführern geschilderten täglichen Stausituationen in der Nordgaustraße und der Amberger Straße können von Seiten des Vorhabensträgers bestätigt werden, lassen sich aber mit dem Neubau der Sal-

lerner Regenbrücke vermeiden. Zum Thema Elektromobilität ergänzt der Vorhabensträger, dass die Staus an den Kreuzungen zunehmen werden, da Elektrofahrzeuge – derzeit zumindest – wesentlich schlechter beschleunigen können.

Nach Ansicht der Einwendungsführer sollte und könnte der Verkehr aus Lappersdorf und den angrenzenden Randgemeinden auch mit einem entsprechend ausgebauten öffentlichen Personennahverkehrsnetz spürbar reduziert werden. Für die Einwendungsführer wäre es von Interesse, inwieweit vom Vorhabensträger eine Entlastungswirkung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Spitzenstunden berücksichtigt wurde. Weitere Verbesserungen könnte sicherlich auch der Ausbau des Radverkehrswegenetzes bringen, zumal dieser Verkehr bereits um 30 % zugenommen habe.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass eine von ihm erstellte Studie, mit der die Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit verschiedener ÖPNV-Verbindungen näher betrachtet wurde, für die Verbindung nach Lappersdorf ein geringes Fahrgastaufkommen von 2.500 Fahrgästen ergeben hätte. Unabhängig davon werde es mit dem Bau der Sallerner Regenbrücke auch entsprechende Busverbindungen geben. Aber selbst bei massiver Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrsnetzes werden sich nach Feststellung des Vorhabensträgers nur geringe Auswirkungen auf die Entlastungen des Individualverkehrs und der Stausituationen im Bereich der Kreuzungen haben. Auch bei einem optimalen öffentlichen Personennahverkehrsnetz seien aus Sicht des Vorhabensträgers keine wesentlichen Entlastungen des Individualverkehrs zu erkennen. Die Zunahme beim Radverkehr würde nicht 30 %, wie von den Einwendungsführern angeführt, sondern lediglich 4 % betragen. Nach Angaben des Vorhabensträgers hätten Untersuchungen außerdem gezeigt, dass selbst in den Städten, in denen in den letzten 20 Jahren sehr viel für den Radverkehr gemacht wurde, trotzdem der Individualverkehr weiter zugenommen habe. Auch von Seiten des Vorhabensträgers bestehe kein Interesse am Bau großer Straßen, allerdings erzwingen verkehrliche Aspekte eben auch entsprechend ausgebaute Straßen. Festzuhalten bleibe aus Sicht des Vorhabensträgers auch, dass weder im Stadtgebiet selbst, noch im weiteren Umfeld von Regensburg ein entsprechender Verteilerring vorhanden sei. Ziel der Stadtverwaltung sei es, das wirtschaftliche Wachstum zu fördern, was auch nur mit einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur möglich sei. Dazu müssten natürlich auch die derzeitigen Verkehrsschwachpunkte beseitigt werden.

Wie der Vertreter des Forums Regensburg ausführt, hätte das Forum bereits Planungsalternativen entwickelt, die seitens der Stadt Regensburg aber nicht in ihre Planungsüberlegungen mit einbezogen wurden. Mit der jetzt geplanten Lösung ergeben sich in der Amberger Straße vier mit Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungen, so dass sich die Stausituationen noch weiter verschlechtern werden. Wenn außerdem die Entlastungswirkungen für die Amberger Straße nur in dem vom Vorhabensträger geschilderten Umfang stattfinden, stelle sich die Frage, warum man dann in so einem Umfang in den Naturraum des Regentales eingreifen müsse. Aus Sicht des

Forums Regensburg sei eine großräumige und zusammen mit dem Landkreis Regensburg zu planende Ostumgehung zwingend erforderlich. Außerdem werde vom Forum Regensburg die Erstellung eines neuen Verkehrsgutachtens durch einen anderen Verkehrsgutachter gefordert. Dieses Verkehrsgutachten sollte so aufgebaut sein, dass man auch die erforderlichen Angaben zu den Untersuchungsmethoden nachvollziehbar entnehmen könne.

Wie von den Einwendungsführern weiter ausgeführt wird, gäbe es einen Stadtratsbeschluss, der den Neubau von P + R-Anlagen unter anderem auch im Bereich des Lappersdorfer Kreisels vorsehe. Für die Einwendungsführer stelle sich die Frage, warum dieser Stadtratsbeschluss nicht umgesetzt werde.

In der Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg im Jahr 2005 sei nach Angaben des Vorhabensträgers auch auf die Errichtung von P + R-Anlagen eingegangen worden. Nach Feststellung des Vorhabensträgers seien P + R Anlagen dann interessant, wenn es kurze Anfahrwege und gute Anschlussverbindungen gäbe. Für Verkehrsteilnehmer, deren Ziel im Stadtgebiet von Regensburg liege, würde eine P + R-Anlage kurz vor dem Ziel keinen Sinn machen. Wie den Planunterlagen zu entnehmen sei, werde die für die Fernpendler im Bereich des Lappersdorfer Kreisels entfallende P + M-Anlage ersetzt. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt würden P + R-Anlagen mit 200 bis 300 Stellplätzen, wobei hier der Parkschein auf die Busfahrkarte angerechnet werden würde, keine große Entlastung bringen.

Von Seiten der Einwendungsführer wird nachhaltig festgestellt, dass der Stadtratsbeschluss nicht umgesetzt werde.

Wie der Vorhabensträger ausführt, gibt es auch für den Bau der Sallerner Regenbrücke einen entsprechenden Stadtratsbeschluss.

### Themenblock 3. Verkehrsprognosen, Entlastung bzw. Verlagerung von Verkehrsströmen, Mautausweichverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr

Mit dem Bau der Sallerner Regenbrücke und dem Ausbau der Nordgaustraße werde eine um gut 9 km kürzere und aufgrund der geringeren Steigungsstrecken vor allen Dingen für den Lkw-Verkehr attraktivere Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 93 und A 3 geschaffen, als über die Bundesautobahnen selbst. Nach Ansicht der Einwendungsführer seien daher ein entsprechender Mautausweichverkehr und damit auch zusätzliche Lärmbelastungen zu befürchten.

Gemäß den Ausführungen des Vorhabensträgers sei über die Sallerner Regenbrücke und die städtischen Straßen die Strecke zwischen den Bundesautobahnen A 93 und A 3 nur um 5 km kürzer. Der aufgrund der kürzeren Fahrstrecke zu erzielende Fahrzeitgewinn werde jedoch durch die im Stadtgebiet niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten wieder wett gemacht, so dass keine spürbaren Fahrzeitgewinne entstehen werden und somit für den Durchgangsverkehr auch kein Anreiz bestehe die Bundesautobahnen zu verlassen. Nach Feststellung des Vorhabens-



trägers seien für das Lärmempfinden nicht die Verkehrsbelastungen im Allgemeinen, sondern die anfahrenden Fahrzeuge und die leeren LKW's das Problem. Bezüglich der auftretenden Rollgeräusche werde der neue Fahrbelag entsprechende Abminderungen bringen.

Die Einwendungsführer halten ihre Befürchtung aufrecht, dass mit dem Bau der Sallerner Regenbrücke diese neue Verbindung für den Lkw-Verkehr wesentlich interessanter sei und damit Mautausweichverkehr in das Stadtgebiet geleitet werde. Diesem Mautausweichverkehr könnte nur mit einer Sperrung der Strecke für Lkw > 12 t begegnet werden. Somit wäre z.B. BMW-Lieferverkehr dazu gezwungen, mit den Großfahrzeugen auf der Bundesautobahn zu bleiben. Mit entsprechenden Verkehrskontrollen könnte die Einhaltung dieses Fahrverbotes erreicht werden. Unter Hinweis auf das in München angeordnete und auch überwachte Lkw-Fahrverbot lässt sich nach Aussage der Einwendungsführer so die Einhaltung des Fahrverbots bewerkstelligen.

Wie die Einwendungsführer ausführen, sei beim Vergleich der Verkehrszahlen im bestehenden Knotenpunktsbereich der Bundesstraßen 15 und 16 eine nicht nachvollziehbare Differenz von rd. 10.000 Kfz/24h feststellbar. Um Aufklärung des Sachverhalts werde daher gebeten. Ebenso wird gebeten, die sich für den Bereich Lappersdorf und Hainsacker ergebenden Verkehrsbelastungszahlen zu nennen.

Nach Aussage des Vorhabensträger ergeben sich die Unterschiede bei den Verkehrsbelastungen aufgrund der verwendeten Verkehrsmodelle und lassen sich nicht so ohne weiteres mathematisch nachvollziehen. Herr Professor Dr. Kurzak wird noch entsprechende Unterlagen übersenden, um den Verbleib der 10.000 Kfz/24h nachweisbar aufklären zu können. Hinsichtlich des im Bereich Lappersdorf und Hainsacker ermittelten Verkehrsaufkommens von 25.000 Kfz/24h seien nach Feststellung des Vorhabensträgers 12.000 Kfz/24h über die Bundesautobahn und 13.000 Kfz/24h aus dem Bereich Lappersdorf und Hainsacker sowie dem angrenzenden Landkreisgebiet ankommender bzw. abfahrender Verkehr.

Um die täglichen Stausituationen, die nach Auffassung der Einwendungsführer mit dem Bau der Sallerner Regenbrücke und dem Ausbau der Nordgaustraße noch zunehmen werden, zu vermeiden wird eine höhenfreie Lösung für den Knotenpunkt Nordgaustraße/Frankenstraße/Nibelungenbrücke/Walhallallee gefordert.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass Ziel des Neubaus der Sallerner Regenbrücke und des Ausbaus der Nordgaustraße die Verlagerung des derzeit noch durch den Pfaffensteiner Tunnel und die Frankenstraße in das Stadtgebiet ein- und ausfahrenden Ziel- und Quellverkehrs auf diese neue Strecke sei. Mit Entfall der derzeit problematischen und für die Verkehrsstaus verantwortlichen Linksabbiegeströme aus Richtung Nibelungenbrücke in die Frankenstraße dürfte sich auch die Verkehrslage in diesem Knotenpunktsbereich insgesamt entspannen. Die geforderte höhenfreie Lösung sei allein schon aufgrund der durch die bestehende Bebauung bedingten beengten Platzverhältnisse nicht möglich. Neben der Entlastung der Fran-

kenstraße und der Bundesautobahn A 93 werde sich mit Realisierung des Projektes auch eine Entlastung der Amberger Straße ergeben. Einen zusätzlichen Entlastungseffekt für die Amberger Straße wird auch die Osttangente, die in der Verkehrsprognose mit berücksichtigt wurde, bringen. Zu berücksichtigen sei nach Auffassung des Vorhabensträgers auch, dass mit Fertigstellung des geplanten Bauvorhabens die bisher als Bundesstraße eingestufte Amberger Straße zur Ortsstraße abgestuft werde. Mit den dann möglichen baulichen Umgestaltungsmöglichkeiten könnten für die Amberger Straße zusätzliche Verkehrsentlastungen erzielt werden. Konkrete Planungsüberlegungen zur Neugestaltung der Amberger Straße gäbe es aber nach Aussage des Vorhabensträgers noch nicht.

Auf Nachfrage der Einwendungsführer inwieweit die Amberger Straße bereits heute für den Lkw-Verkehr > 12 t gesperrt werden könnte, führt der Vorhabensträger aus, dass die StVO hinsichtlich der Sperrung der Amberger Straße für Lkws > 12 t hohe Anforderungen stelle und eine Sperrung derzeit nicht möglich sei. Im Rahmen des Luftreinhalteplans, der derzeit der Regierung der Oberpfalz zur Prüfung vorliege, sei jedoch eine Sperrung der Amberger Straße für Fahrzeuge > 12 t vorgesehen. Die Stadt Regensburg stehe in entsprechenden Verhandlungen mit der Regierung der Oberpfalz.

Von Seiten der Einwendungsführer wird der Antrag gestellt, das Planfeststellungsverfahren einzustellen, da mit der vorliegenden Lösung die Verkehrsprobleme nicht gelöst werden könnten.

Für den Vorhabensträger sind keine Gründe erkennbar, die eine Einstellung des Planfeststellungsverfahrens rechtfertigen würden.

#### Themenblock 4. (Lärm- und Schadstoffbelastung)

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass für

- den Neubau der Sallerner Regenbrücke und den Ausbau der Nordgaustraße sowie
- den Umbau des Lappersdorfer Kreisels

jeweils ein Lärmgutachten erstellt worden sei. Aufgrund des Ergebnisses dieser Lärmuntersuchungen sind sowohl aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, als auch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Berücksichtigt werden müsse dabei, dass aktiver Lärmschutz nur bei entsprechender Verhältnismäßigkeit der Kosten der Lärmschutzmaßnahmen zum angestrebten Schutzzweck möglich sei und, wenn dies nicht zutrefte, nur passive Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden könnten. Um die Auswirkungen des geplanten Projektes auf die lufthygienischen Verhältnisse und das Klima beurteilen zu können wurden nach Feststellung des Vorhabensträgers entsprechende Gutachten erstellt. Die Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass durch das geplante Vorhaben keine Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse eintreten werden und auch keine klimatischen Auswirkungen zu befürchten seien.

Die Einwendungsführer erachten die geplanten Lärmschutzmaßnahmen als nicht ausreichend und befürchten die Überschreitung zulässiger Immissionsgrenzwerte. Im Hinblick darauf, dass

man sich an Lärm nicht gewöhnen könne, seien diese Überschreitungen aus Sicht der Einwendungsführer nicht hinnehmbar. So würden z.B. auf der Sallerner Regenbrücke Lärmschutzeinrichtungen fehlen und es seien die lärmtechnischen Auswirkungen des Vorhabens unter anderem auf die Spessartstraße nicht berücksichtigt.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers liegen im Bereich der Sallerner Regenbrücke keine Überschreitungen gesetzlicher Lärmimmissionsgrenzwerte vor, so dass hier auch keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Allerdings seien auf der Sallerner Regenbrücke Spritzschutzwände vorgesehen. Aus Standsicherheitsgründen sei eine entsprechend massive Ausbildung dieser Wände erforderlich, so dass diese Wände auch im gewissen Umfang wie eine Lärmschutzwand wirken. Im Lärmgutachten sei diese Wirkung allerdings nicht mit berücksichtigt worden. Der Vorhabensträger werde aber noch eine ergänzende Lärmberechnung durchführen, in der die Wirkung der Spritzschutzwände mit einfließe. Insgesamt wurden nach Angaben des Vorhabensträgers rd. 350 Immissionsorte untersucht. Für die Anwesen in der Spessartstraße könne festgehalten werden, dass eine Überschreitung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte ausgeschlossen werden könne, da bereits für die Anwesen in der Böhmerwaldstraße, die näher zum geplanten Vorhaben liegen, die Einhaltung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte nachgewiesen werden konnte. Zu berücksichtigen sei weiterhin, dass in diesen Straßen die Gebäude z.T. im Bereich der Einhausung liegen würden.

Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass bei der Berechnung ein entsprechendes Geländemodell berücksichtigt werde und auch die einzelnen Geschosse gesondert betrachtet werden. Des Weiteren würden die ungünstigsten Windverhältnisse (= zur Wohnbebauung gerichtet) angenommen.

Wie der Einwendungsführer 141 ausführt, liegt für sein Wohnhaus keine Berechnung vor. Die Übersendung einer entsprechenden Lärmberechnung werde daher vom Einwendungsführer gefordert und vom Vorhabensträger zugesichert. Der Einwendungsführer fordere außerdem in den Planfeststellungsbeschluss einen Vorbehalt zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an seinem Anwesen mit aufzunehmen. Nachdem für das Anwesen des Einwendungsführers nicht von der Überschreitung gesetzlicher Immissionsgrenzwerte ausgegangen werden könne, wird von Seiten des Vorhabensträgers die Aufnahme des geforderten Vorbehalts abgelehnt.

Für die Einwendungsführer ist es nicht verständlich, warum die Nordgaustraße zum ALEX-Center hin verbreitert werde. Mit Heranrückung der Straßentrasse an das ALEX-Center sei aufgrund der vorhanden Verkleidung dieses Gebäudes mit entsprechenden Schallreflexionen auf die gegenüberliegenden Wohngebäude auszugehen. Auch sei der an der Nordwestseite der Nordgaustraße vorgesehene Geh- und Radweg aus Sicht der Einwendungsführer nicht erforderlich. Auch werde die Erhöhung der im Bereich des ALEX-Centers nordöstlich der Nordgaustraße vorgesehenen Lärmschutzwand von 3,00 m auf 5,00 m gefordert.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass der im Bereich des ALEX-Centers vorhandene Straßenquerschnitt voll ausgenutzt wurde und ein Verzicht auf den Geh- und Radweg, der im Übrigen dem geforderten Ausbau des vorhandenen Geh- und Radwegenetz widersprechen würde, nicht in Frage komme. Ein Eingriff in die Wohngrundstücke nordöstlich der Nordgaustraße sei mit der vorliegenden Planung vermieden worden. Um ein Heranrücken der Straßentrasse an das ALEX-Center zu vermeiden, wäre eine Verschiebung der gesamten Straßentrasse erforderlich. Dies würde dazu führen, dass das der Planung zugrundeliegende Gesamtkonzept komplett überarbeitet werden müsste. Dies werde vom Vorhabensträger strikt abgelehnt. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, müsse außerdem berücksichtigt werden, dass die Wohnhäuser nordöstlich der Nordgaustraße bereits zum momentanen Zeitpunkt sehr nah an der Straße stehen und schon jetzt einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt seien. Mit der geplanten Lärmschutzwand an der Nordostseite der Nordgaustraße könnte bereits eine entsprechende Verbesserung der Lärmsituation geschaffen werden, die durch die im Mittelstreifen vorgesehene Lärmschutzwand noch weiter verbessert werde. Aufgrund der Höhe der Gebäude würde eine Erhöhung der Lärmschutzwand im angegebenen Bereich auf 5,00 m keine spürbaren Verbesserungen bringen und sei somit aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, aber auch aus ortsbildgestalterischen Gründen abzulehnen. Im Übrigen seien nach Feststellung des Vorhabensträgers die von den Einwendungsführern befürchteten Reflexionen in der Lärmberechnung berücksichtigt. Im Vorgriff auf die vorliegende Straßenplanung wurde dem Betreiber des ALEX-Centers bereits in der Baugenehmigung zur Auflage gemacht, die Fassade so zu gestalten, dass Reflexionen soweit als möglich vermieden werden können. Weitere – als die bisher bereits vom Betreiber des ALEX-Centers getroffenen - Maßnahmen zur Reduzierung der Schallreflexionen sind nach Aussage des Vorhabensträgers nicht möglich. Wie die durchgeführten Lärmberechnungen auch zeigen, reichen z.T. im Erdgeschoss der Wohnblöcke die aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht aus, so dass zusätzlich noch umfangreiche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Aus den Reihen der Einwendungsführer wird der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages gefordert.

Von Seiten des Vorhabensträgers ist der Einbau eines lärmarmen Belages vorgesehen, der eine Lärminderung von mindestens 2 dB(A) gewährleistet. Wie der anwesende Vertreter des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ausführt, werden hinsichtlich von Fahrbahnbelägen, die noch höhere Lärminderungen erbringen, derzeit noch entsprechende Untersuchungen ausgewertet. Inwieweit ein Belag mit noch weitergehenden lärmindernden Eigenschaften eingebaut werden könne, hänge von den noch ausstehenden Untersuchungsergebnissen ab. Insgesamt gesehen liegen die Berechnungsergebnisse auf der sicheren Seite.

Hinsichtlich der Lärmsituation in den Bereichen, wo sich der von der Bundesautobahn A 93 ausgehende Lärm mit dem Lärm der geplanten Straßenbaumaßnahme überlagert, ist aus Sicht

des Vertreters des Bayerischen Landesamtes für Umwelt eine Gesamtpegelbetrachtung erforderlich. Diese Auffassung wird auch von der Planfeststellungsbehörde vertreten. Der Vorhabensträger sichert die Durchführung einer Lärmberechnung zu, die die Gesamtpegelbetrachtung berücksichtigt.

Der von den Einwendungsführern geforderte Einbau lärmarmen Übergangskonstruktionen im Bereich der erforderlichen Brückenbauwerke wird vom Vorhabensträger zugesichert.

Auf Nachfrage eines Einwendungsführers inwieweit auf der bestehenden Brücke über den Regen bei Gallingskofen ein entsprechender Spritzschutz vorgesehen sei, erklärt der Vorhabensträger, dass diese Brücke nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sei, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens aber ein entsprechender Spritzschutz nachgerüstet werde, soweit hier Beeinträchtigungen für den Regen und das hier vorliegende FFH-Gebiet vorlägen. Nähere Untersuchungen wären hier noch erforderlich. Ebenso sichert der Vorhabensträger zu, die vom Einwendungsführer angesprochene Lücke in der Lärmschutzwand unter dem Brückenbauwerk im Zuge der Direktrampe über die Verbindungsspanne Bundesstraßen 15 und 16 (Anmerkung: Bauwerk 1-2) zu schließen.

Hinsichtlich der lufthygienischen Situation erscheint den Einwendungsführern die dem Gutachten zugrundeliegende Datenbasis als nicht ausreichend. Die Berücksichtigung allein der Ergebnisse der Messstation am Schwanenplatz in Regensburg genüge auf keinen Fall. Die ursprünglich einmal in der Isarstraße vorhandene Messstation wurde schon vor etlichen Jahren aus nicht bekannten Gründen aufgegeben. Die Einrichtung einer eigenen Messstation am Lappersdorfer Kreisel sei aus Sicht der Einwendungsführer zwingend erforderlich. Sportliche Aktivitäten im Bereich des Regentales seien aufgrund der durch den starken Verkehr verursachten Luftverunreinigungen nicht zulässig, was durch Studien belegt werde. Die Zulässigkeit des geplanten Straßenbauvorhabens sei daher zu hinterfragen. Es sei außerdem festzustellen, dass auch an der Auslastung der Fahrzeuge Optimierungen erforderlich erscheinen, da die Fahrzeuge z.T. nur mit einer Person besetzt wären. Hier könnten die bereits erörterten P + R-Anlagen Abhilfe schaffen.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass vom Bayerischen Landesamt für Umwelt Messungen durchgeführt werden. Die 49 Messstationen seien über ganz Bayern verteilt an belasteten Orten aufgestellt. Die Messstelle in der Isarstraße wurde aufgegeben, da die Messstation am Schwanenplatz die höheren Belastungswerte liefern würde. Die sich aus den Messungen ergebenden Werte bilden die Basis der durchgeführten Berechnungen und seien daher nicht nur auf einen Einzelwert ausgerichtet. Die Belastungen werden dabei grundsätzlich gerechnet und nicht anhand von Einzelmessungen ermittelt. Es seien verschiedene Grenzwerte zu beachten. Ausschlaggebend sei die Belastung im Bereich der Wohn- und Geschäftsbebauung. Keine Rolle würden nur vorübergehend genutzte Orte spielen. Von Seiten des Gesetzgebers würden 35 Überschreitungstage gesetzlicher Grenzwerte zugestanden. Hierbei würden aber auch ver-

schiedene Faktoren dazu beitragen, dass sich in den einzelnen Jahren mehr oder weniger große Grenzwertüberschreitungen ergeben würden.

Wenn die Grenzwerte schon im kritischen Bereich liegen würden, so stellt sich für die Einwendungsführer die Frage, warum dann keine speziellen Maßnahmen ergriffen werden, um diese Überschreitungen zu verhindern.

Nach Angaben des Vorhabensträgers ist der Bau der Sallerner Regenbrücke ein Bestandteil des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet von Regensburg. Die im Rahmen des Luftreinhalteplans vorgesehen Einzelmaßnahmen können dem Internetauftritt der Stadt Regensburg entnommen werden. Bei fließendem Verkehr ergeben sich keine großen Schadstoffentwicklungen. Durch die Sallerner Regenbrücke ergäbe sich auch kein Kaltluftstau und es sei auch weiterhin ein Luftaustausch möglich.

Die Einwendungsführer befürchten, dass durch die Verkehrszunahme die lufthygienischen Verhältnisse so verschlechtert werden, dass Gesundheitsgefährdungen nicht mehr auszuschließen wären.

Wie der Vorhabensträger ausführt, herrsche derzeit Stop- and Go-Verkehr, was die 10-fache Immissionsbelastung zur Folge habe. Mit der Verflüssigung des Verkehrs werde sich der Schadstoffausstoß entsprechend verringern, so dass keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten wären.

Es wird bemängelt, dass die Untersuchungen nicht an den neuralgischen Stellen durchgeführt wurden. Die Einwendungsführer vertreten daher weiterhin den Standpunkt, dass die Ergebnisse der 49 Messstationen für das vorliegende Vorhaben nicht aussagekräftig genug seien und daher eine eigene Messstation erforderlich sei. Es dürfe die innerstädtische Situation nicht mit der Situation an der Sallerner Regenbrücke verglichen werden.

Der Vorhabensträger bekräftigt nochmals, dass mit der durchgeführten Berechnung von der ungünstigsten Situation ausgegangen werde. Guten Gewissens könne daher festgestellt werden, dass mit dem geplanten Bauvorhaben keine Überschreitung gesetzlicher Grenzwerte für Luftschadstoffe erfolge. Es sei von einem Mittelwert auszugehen, da ansonsten zeitlich unterschiedliche Auswirkungen feststellbar wären.

Auf den Einwand, dass ein Toxikologe die Situation anders einschätzen würde, stellt der Vorhabensträger fest, dass für ihn das Bundesimmissionsschutzgesetz maßgebend sei.

Mit der Zerstörung und Beseitigung von Grünflächen sei nach Auffassung der Einwendungsführer auch eine Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse und einer Zunahme der Feinstaubbelastung zu rechnen.

Durch die Beseitigung von Grünflächen ergeben sich nach Feststellung des Vorhabensträgers hinsichtlich der lufthygienischen Verhältnisse sicherlich keine Verschlechterungen. Die Auswir-

kungen seien so gering, dass sie nicht berücksichtigt werden müssen. Festzuhalten bleibe auch, dass die Grünmasse auch nach Realisierung des Vorhabens in etwa in gleichem Umfang vorhanden sei. Generell sei festzuhalten, dass sich andere Faktoren wesentlich stärker auf die lufthygienischen Verhältnisse auswirken würden als die vorhandene oder nicht vorhandene Bepflanzung. Die Verflüssigung des Verkehrs würde auf alle Fälle zu einer erheblichen Verbesserung der lufthygienischen Verhältnisse führen. Die lufthygienischen Verhältnisse ließen sich auch durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen kanalisieren. Wie Untersuchungen zeigen würden, nähmen die Schadstoffbelastungen hinter diesen Einrichtungen sehr schnell ab.

Die unvermeidbaren Eingriffe in den Naturraum umfassen eine Fläche von rd. 6.000 m<sup>2</sup>, die an Ort und Stelle bzw. im unmittelbaren Umgriff des Vorhabens auszugleichen seien. Dies sei nach Angaben des Vorhabensträgers sichergestellt. Ergänzend weist der Vorhabensträger darauf hin, dass entlang der zum Ausbau vorgesehenen Nordgaustraße derzeit keine durchgehenden Baumreihen vorhanden wären, die Nordgaustraße künftig aber von einer Baumallee eingerahmt werde. Die Bepflanzungsmaßnahmen werden nach Aussage des Vorhabensträgers spätestens ein Jahr nach Abschluss der Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Die von den Einwendungsführern befürchtete Verschlechterung der Kaltluft- bzw. Frischluftzufuhr und die damit einhergehende Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse könne nach Feststellung des Vorhabensträgers auch ausgeschlossen werden. Die Kaltluftzufuhr über das Regental hat schon derzeit aufgrund der vorhandenen Bebauung und der bestehenden Vorbelastung durch die hier vorhandenen Verkehrswege nur noch eine geringe Bedeutung für die Frischluftzufuhr. Außerdem werde der bestehende schwache Luftstrom durch die Sallerner Regenbrücke kaum behindert, so dass kein Kaltluftstau erfolge. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, entstehe Kaltluft nur auf Acker- und Freiflächen und nicht in Busch- und Waldflächen. Der Frischlufttransport werde dort begünstigt, wo eine Hanglage vorliege.

Die Einwendungsführer erklären, dass die Einwendungen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

**Ende der Erörterungsverhandlung am Montag, 06. Februar 2012:**

**13:50 Uhr**

**Ergebnis der Erörterungsverhandlung am Mittwoch, 08. Februar 2012**

Einzeleinwendungen:

Einwendungsführer 0069

Einwendungsführer 0148

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf die Schreiben vom 13. März 2009 und 09. März 2009 wird verwiesen.

Einleitend erläutert der Einwendungsführer die sich durch das geplante Bauvorhaben für das Einkaufscenter ergebenden Probleme. Wie der Einwendungsführer ausführt, stelle die künftige Erschließung des Einkaufscenters das größte Problem dar. Erfahrungen zeigen, dass Veränderungen bei den An- und Abfahrtsverhältnissen die Kundenakzeptanz negativ beeinflussen können. Eine funktionale Erschließung des Einkaufscenters müsse daher auf alle Fälle sichergestellt sein. Bemängelt werde auch die künftig schlechte Erkennbarkeit des Einkaufscenters. Die Planungen sehen an der Nordgaustraße im Bereich des Einkaufscenters eine Busspur in Richtung Nibelungenbrücke vor. Die Notwendigkeit dieser Busspur sei aus Sicht des Einwendungsführers nicht erkennbar, zumal hierdurch die Aufstellfläche für die Rechtsabbieger in die Brennesstraße sehr kurz werde.

Der Vorhabensträger sichert zu, dass Zu- und Abfahrten zum Einkaufscenter aufrecht erhalten werden. Dies könne auch für die Bauzeit zugesichert werden. Von Seiten des Vorhabensträgers seien auch Informationsveranstaltungen vorgesehen, bei denen die einzelnen Bauabschnitte und deren Auswirkungen erläutert würden. Die verschiedenen Bauabschnitte würden auch im Internetauftritt der Stadt Regensburg veröffentlicht. Zudem wäre eine Veröffentlichung von Unterlagen, die die einzelnen Bauabschnitte beschreiben und darstellen, im Einkaufscenter selbst möglich. Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass kurzfristige baubedingte Beeinträchtigungen, die allerdings mit den Betroffenen abgestimmt werden würden, nicht ausgeschlossen seien. Eventuell müssten auch Umleitungsstrecken (z.B. über die Hans-Hayder-Straße) ausgewiesen werden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen müssten nach Aussage des Vorhabensträgers von den Betroffenen hingenommen werden.

Wie der Einwendungsführer ausführt, werde die in den Planunterlagen dargestellte Erschließungssituation des Einkaufscenters aufgrund der Ausbildung des Anschlusses der Sonnenstraße an die Nordgaustraße für die Besucher des Einkaufscenters erschwerte Zu- und Abfahrtsbedingungen schaffen. So würde die langgezogene Verkehrsinsel in diesem Einmündungsbereich für den in das Parkhaus des Einkaufscenters einfahrenden Besucher das Zufahren erschweren. Gleichzeitig müssten bei der Einfahrt in das Parkhaus 2 Fahrspuren gequert werden. Während außerdem das Ausfahren aus dem Parkhaus über die Sonnenstraße und das Einordnen in die hier möglichen Fahrtrichtungen nach Gallingskofen und das Stadtzentrum bisher unproblematisch war, verhindere die durchgezogene Linie zwischen der Rechtsabbiegespur und



den hier vorgesehenen Linksabbiegespuren ein Linksabbiegen der aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeuge. Es müsse daher eine Möglichkeit geschaffen werden, dass sich aus dem Parkhaus ausfahrende Fahrzeuge in die Linksabbiegespuren einordnen können.

Wie der Vorhabensträger ausführt sei die Parkhauszufahrt für Pkws befahrbar, allerdings sei auch eine Verkürzung der Verkehrsinsel möglich, um die Einfahrtsituation in das Parkhaus zu erleichtern. Bezüglich der Querung von 2 Fahrspuren für die in das Parkhaus einfahrenden Fahrzeuge stellt der Vorhabensträger klar, dass es sich nicht um 2 Fahrspuren, sondern um eine Fahrspur und eine Aufweitung für Linksabbieger zu der hier befindlichen Zufahrt Fl.-Nr. 540, Gemarkung Reinhausen, handeln würde. Wie den Planunterlagen zu entnehmen sei, verfüge die dargestellte Linksabbiegespur lediglich über eine maximale Breite von 1,50 m und könne somit eigentlich auch nicht als solche bezeichnet werden. In der Praxis werde diese Linksabbiegespur auch nicht – wie in den Planunterlagen dargestellt - markiert. Die Ausfahrtssituation aus dem Parkhaus wird sich nach Aussage des Vorhabensträgers gegenüber dem heutigen Zustand nicht wesentlich verändern. Die in den Planunterlagen dargestellten Linien stellen nach Angaben des Vorhabensträgers nicht den endgültigen Zustand dar. Es werden entsprechende Blockmarkierungen vorgesehen, die ein Einordnen der aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeuge in die Linksabbiegespuren ermöglichen. Auch würde es sich in der Sonnenstraße um keine reine Busspur, wie man aus den Planunterlagen ableiten könnte und die noch aus den früheren städtebaulichen Überlegungen herrühre, sondern um eine Fahrspur handeln, die sowohl von Bussen, wie auch vom Individualverkehr genutzt werden könne. Der Vorhabensträger erklärt, dass in der Ausführungsplanung entsprechende Optimierungen im Einmündungsbereich der Parkhauszufahrt in die Sonnenstraße vorgenommen werden. Er weist außerdem darauf hin, dass schon beim Bau des Einkaufszentrums der Kreuzungsbereich Nordgaustraße/Sonnenstraße intensiv behandelt wurde. Der Vorhabensträger sichert außerdem die Einhaltung der bisher mit dem Einwendungsführer getroffenen Vereinbarungen zu.

Der Einwendungsführer befürchtet für das Einkaufszentrum auch Nachteile durch die künftig erheblich erschwerte Einseh- und Erkennbarkeit aus beiden Fahrtrichtungen. So würden aus Fahrtrichtung Lappersdorf die im Anschluss an die Einhausung vorgesehenen 3,00 m hohen Lärmschutzwände an der Südwestseite der Nordgaustraße und in Fahrtrichtung Lappersdorf die im Mittelstreifen geplante 3,00 m hohe Lärmschutzwand die Sicht auf das Einkaufszentrum beeinträchtigen. Es werde daher gefordert diese Wände transparent auszuführen und entlang der Nordgaustraße entsprechende Schilder mit dem Hinweis auf das Einkaufszentrum anzubringen.

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass es sich bei dem Verkehr auf der Nordgaustraße überwiegend um Ziel- und Quellverkehr handeln würde, der an den Wochentagen diese Straße täglich nutzen würde. Nachdem das Einkaufszentrum schon seit vielen Jahrzehnten an dieser Stelle bestehe und im Prinzip nur durch einen Neubau an dieser Stelle ersetzt wurde, werde

das Problem der Erkennbarkeit von untergeordneter Bedeutung sein. Eine Reduzierung bzw. ein Verzicht auf die Lärmschutzwände käme nicht in Frage, da die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen, um die angrenzende Wohnbebauung ausreichend vor Lärm schützen zu können, so dass zusätzlich auch noch umfangreiche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Eine transparente Ausführung komme nach Aussage des Vorhabensträgers aufgrund der damit verbundenen Schallreflexionen nicht in Frage. Eine hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwände sei zwingend erforderlich. Die Anbringung allgemeiner Hinweisschilder und die Frage inwieweit aus Fahrtrichtung Lappersdorf diese Hinweisschilder vor der Einhausung bereits aufgestellt werden können, werde vom Vorhabenssträger noch untersucht und das Untersuchungsergebnis der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt.

Auf den Hinweis der Planfeststellungsbehörde, dass Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung Lappersdorf nach Überqueren des Kreuzungsbereiches der Nordgaustraße mit der Isar- und Brennesstraße, keine Möglichkeit mehr hätten zum Einkaufscenter abzubiegen und die Lärmschutzwand auf dem Mittelstreifen somit keine große Rolle bezüglich der Erkennbarkeit des Einkaufscenters spiele, erklärt der Einwendungsführer, dass die Forderung auf transparente Gestaltung der Lärmschutzwand aufrecht erhalten werde. Es sei zu bedenken, dass der stadtauswärts fahrende Verkehrsteilnehmer auch die andere Fahrtrichtung nutzen werde und es aufgrund der vom Einwendungsführer für diese Fahrtrichtung geschilderten schlechten Erkennbarkeit von Vorteil sei, wenn dem Verkehrsteilnehmer das „Vorhandensein“ des Einkaufscenters bereits bewusst wäre.

Hinsichtlich der vom Einwendungsführer angesprochenen Busspur entlang der Nordgaustraße im Bereich des Einkaufscenters handelt es sich entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträgers um eine kombinierte Bus- und Rechtsabbiegespur. Die erforderliche Länge der Rechtsabbiegespur werde in der Ausführungsplanung noch festgelegt. Die Busspur ist aufgrund der Vielzahl der auf der Nordgaustraße geführten Buslinien erforderlich. So sind im südlich an die Kreuzung Nordgau-/Brennes-/Isarstraße angrenzenden Verlauf der Nordgaustraße und über die Nibelungenbrücke bis zum Stobäusplatz bereits eigene Busspuren vorhanden, in die die angesprochene Busspur mit eingebunden werde. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass auch die Einrichtung einer Bushaltestelle im Bereich des Einkaufscenters möglich sei; entsprechende Grundstücksflächen, die sich bereits im Eigentum des Vorhabensträgers befänden, wären vorhanden.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers, wie von Seiten des Vorhabensträgers die künftige Verkehrsführung in der Brennesstraße von der Nordgaustraße in Richtung Hans-Hayder-Straße geplant sei, erklärt der Vorhabensträger, dass im unmittelbaren Kreuzungsbereich der Brennesstraße mit der Nordgaustraße 2 Geradeausspuren in Richtung Hans-Hayderstraße geplant seien, die dann nach dem Kreuzungsbereich in eine Fahrspur übergehen, so dass im Einmündungsbereich der Hans-Hayder-Straße eine kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegespur

vorliege. Die Fahrspur erhalte eine entsprechende Markierung. Gegenüber dem heutigen Zustand seien bauliche Veränderungen im Einmündungsbereich der Hans-Hayder-Straße in die Brennesstraße weder erforderlich noch vorgesehen.

Wie der Einwendungsführer ausführt, ist ihm im Bereich der Ausfahrt des Einkaufscenterparkhauses die Radwegführung entlang der Sonnenstraße nicht verständlich. Verkehrsgefährdungen zwischen Radfahrern und aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeugen seien nicht auszuschließen, da der Radfahrer für den Kraftfahrer nicht erkennbar sei.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers handelt es sich im Bereich des Einkaufscenters entlang der Nordgaustraße um einen kombinierten Geh- und Radweg, der in beiden Richtungen befahren werden darf. Entlang der Sonnenstraße würde es sich um einen getrennten Geh- und Radweg handeln, wobei der Radweg nur in Richtung Osten (Anmerkung: zur Nordgaustraße hin) befahren werden darf. Mit der getrennten Führung von Rad- und Gehweg ist aus Sicht des Vorhabensträgers der Anreiz geringer den Radweg von der Nordgaustraße aus in falscher Richtung zu benutzen. Bei verkehrsgerechtem Verhalten seien daher Verkehrsgefährdungen zwischen Radfahren und aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeugen nicht zu erwarten.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

Einzeleinwendungen:

Einwendungsführer 0116

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 19. Februar 2009 wird verwiesen.

Der Einwendungsführer befürchtet durch das geplante Bauvorhaben Lärmbeeinträchtigungen für sein Anwesen. Nachdem aktiver Lärmschutz am effektivsten ist wird nachgefragt, warum die Einhausung nicht verlängert werden kann, von welchen Lärmbelastungen im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers ausgegangen werden könne und mit welcher Verkehrszunahme im Bereich seines Anwesens auszugehen sei.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass sich die Länge des Einhausungsbauwerks nicht nur aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern vor allen Dingen aufgrund der im Anschluss an die Einhausung an die Nordgaustraße wieder anzuschließenden Straßen (Sonnenstraße) und Grundstückszufahrten (Tankstelle) ergäbe. Im Anschluss an das westliche Ende der Einhausung sei nördlich der Nordgaustraße und auf gewisser Länge auch auf dem Mittelstreifen eine Lärmschutzwand vorgesehen. Um den Lärmschutz für die Anwohner der Böhmerwaldstraße zu verbessern sei die Lärmschutzwand auch um die Tankstelle herum weitergeführt worden. Der Vorhabensträger erläutert dem Einwendungsführer anhand der den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Unterlagen zu den immissionstechnischen Untersuchungen (Berechnungsergeb-

nisse und Lageplan der untersuchten Immissionsorte) die im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers durch das geplante Bauvorhaben zu erwartenden Lärmbelastungen. Hinsichtlich der im lärmtechnischen Lageplan dargestellten roten und schwarzen Punkte führt der Vorhabensträger aus, dass schwarze Punkte die Orte kennzeichnen, für die keine zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien. Wie die Unterlagen nach Feststellung des Vorhabensträgers zeigen, besteht für die nördlich der Böhmerwaldstraße gelegenen Anwesen und somit auch für das Anwesen des Einwendungsführers kein gesetzlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) bei Nacht für das hier vorliegende Wohngebiet würden nicht überschritten. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, wurden die in den Unterlagen aufgeführten Werte – wie in den hierzu einschlägigen Regelwerken festgelegt – berechnet. Messungen wurden hierzu nicht vorgenommen und waren auch nicht erforderlich, da maßgeblich die prognostizierte Verkehrsstärke für das Jahr 2020 sei. Nach Angaben des Vorhabensträgers werde im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers die Verkehrsbelastung in der Nordgaustraße im Prognosejahr 2020 gegenüber den heutigen Verhältnissen um ca. 1/3 höher sein. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, könne die Lärmbelastung im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers bereits heute höher sein, als nach Durchführung des geplanten Straßenbauvorhabens. Es bleibe festzuhalten, dass der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen erst durch den Bau des Vorhabens entstehe und mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Einhausung, Lärmschutzwände) auch entsprechende Lärmreduzierungen bewirkt werden können.

Nachdem auch von der Sallerner Regenbrücke Lärmauswirkungen auf sein Anwesen zu erwarten seien, will der Einwendungsführer wissen, inwieweit eine lärmarme Übergangskonstruktion zum Einsatz komme und ob weitere Lärmschutzmaßnahmen auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehen seien.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers ist für die Sallerner Regenbrücke der Einbau lärm- armer Übergangskonstruktionen vorgesehen. Auf der Sallerner Regenbrücke seien aufgrund der Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte in den angrenzenden Bereichen keine Lärmschutzwände erforderlich. Allerdings seien auf der Brücke Spritzschutzwände vorgesehen, die aufgrund ihrer Ausführung auch in gewisser Weise Lärmschutzfunktionen übernehmen. In den durchgeführten Lärmberechnungen sei dieser Effekt aber nicht mit berücksichtigt worden.

Der Einwendungsführer bittet um Auskunft, wie die Verkehrsregelung im Bereich des Knotens Amberger Straße/Nordgaustraße/Sallerner Regenbrücke vorgesehen sei. Ebenso will er wissen, ob in der Amberger Straße Umbaumaßnahmen vorgesehen seien.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass der Kreuzungsbereich mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werde. In den Lärmberechnungen sei dafür auch ein entsprechender Lichtsignalzuschlag berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsunterlagen sehen eine Abstufung der bis-

her als Bundesstraße 15 eingestuft der Amberger Straße zur Ortsstraße vor. Konkrete Baumaßnahmen in der Amberger Straße seien derzeit nicht geplant. Die Amberger Straße werde durch das geplante Vorhaben auf alle Fälle die größten Entlastungen erfahren.

Nach Auffassung des Einwendungsführers wird der Verkehr aus Zeitlarn weiterhin die Amberger Straße nutzen. Für ihn stelle sich daher die Frage, inwieweit für die Amberger Straße ein Durchfahrtsverbot für Lkws möglich sei und vom Vorhabensträger in Erwägung gezogen werde. Auch sei von Interesse, ob die Ostumgehung bei der vorliegenden Planung mit berücksichtigt wurde.

Nach Angaben des Vorhabensträgers beinhalte der derzeit bei der Regierung der Oberpfalz zur Prüfung vorliegende Luftreinhalteplan für die Stadt Regensburg ein Lkw-Fahrverbot für die Amberger Straße. Ein Lkw-Fahrverbot bereits zum heutigen Zeitpunkt sei nicht möglich, da die StVO hinsichtlich der Sperrung der Amberger Straße für Lkw hohe Anforderungen stelle. Es sei nicht auszuschließen, dass Verkehre aus Zeitlarn weiterhin die Amberger Straße nutzen, mit der Abstufung der Amberger Straße zur Ortsstraße könnten allerdings in gewissen Umfang auch „verkehrslenkende“ Maßnahmen ergriffen werden. Konkrete Planungsüberlegungen gäbe es aber noch nicht. Hauptverbindungsstraße wird nach Feststellung des Vorhabensträgers die Nordgaustraße sein, über die sich in Verbindung mit der Sallerner Regenbrücke die Fahrbeziehung zwischen den Bundesstraßen 15 und 16 abwickeln werde. Die Ostumgehung wurde nach Angaben des Vorhabensträgers mit berücksichtigt, wobei die Ostumgehung auf die Verkehrs-entlastung des Lappersdorfer Kreisels nur einen geringen Einfluss habe.

Mit dem Bau der Sallerner Regenbrücke befürchtet der Einwendungsführer negative Auswirkungen auf das Regental als Frischluftschneise und eine steigende Schadstoffbelastung insbesondere durch Feinstaub.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers zeigt das vorliegende meteorologische Gutachten, dass durch das geplante Bauvorhaben aufgrund der großen Spannweite der Sallerner Regenbrücke von ca. 280 m keine weiterreichenden Auswirkungen zu befürchten seien. Das ganze Regental werde nahezu durchgehend offen bleiben. Hinsichtlich der Feinstaubbelastung liegt ebenfalls ein entsprechendes lufthygienisches Gutachten vor. Wie der Vorhabensträger ausführt, herrsche derzeit Stop- and Go-Verkehr, was die 10-fache Immissionsbelastung zur Folge habe. Mit der Verflüssigung des Verkehrs werde sich der Schadstoffausstoß entsprechend verringern, so dass insgesamt gesehen keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten wären. Nach Angaben des Vorhabensträgers ist der Bau der Sallerner Regenbrücke ein Bestandteil des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet von Regensburg.

Der Einwendungsführer befürchtet durch die Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte Rückstausituationen von der Amberger Straße bis in die Einhausung mit entsprechenden Auswirkungen auf die Schadstoffbelastungen.

Ab der Amberger Straße werde der Straßenzug bis zur Querspange im Bereich des zum Umbau vorgesehenen Lappersdorfer Kreisels nur mehr eine Lichtsignalanlage aufweisen. Rückstausituationen bis in den Einhausungsbereich seien nach Angaben des Vorhabensträgers nicht zu erwarten. Wie die durchgeführten Berechnungen zeigen, werden durch das geplante Bauvorhaben keine gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten.

Nach Meinung des Einwendungsführers werde die Wohnqualität des nördlichen Stadtgebietes aufgrund der Größe des Straßenprojektes erheblich eingeschränkt. Der Sallerner Berg sei ein attraktives Wohngebiet, dessen Attraktivität durch das geplante Straßenbauvorhaben verloren gehe. Eine „Verslumung“ des Wohngebietes werde daher befürchtet.

Die befürchtete „Verslumung“ des Wohngebietes am Sallerner Berg wird vom Vorhabensträger nicht gesehen. Zum einen sei die Wohnbebauung am Sallerner Berg bis auf geringfügige Arrondierungen abgeschlossen und zum anderen werde es im Gegenteil durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen eher zu Entlastungen dieses Wohngebietes kommen.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

Einzeleinwendungen: Einwendungsführer 0150
-----------------------------------------------

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 27. Februar 2009 wird verwiesen.

Wie der Einwendungsführer ausführt, weist das den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegende Verkehrsgutachten Ungereimtheiten auf. Für das Prognosejahr 2020 fehlen nach seinen Angaben 10.000 Kfz/24h (Gallingkofener Brücke 26.100 Kfz/24h, Amberger Straße 16.200 Kfz/24h). Die Amberger Straße ist nach seinen Feststellungen häufig zugestaut. Die im Gutachten fehlenden 10.000 Kfz/24h werden die Gallingkofer Brücke nutzen und somit für sein Anwesen zu erhöhten Lärmbeeinträchtigungen führen. Auf ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2011 wird verwiesen.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass der Verkehr aus Lappersdorf künftig nicht mehr über die Gallingkofener Brücke fahren muss und die Gallingkofener Brücke somit nicht mehr Verkehr aufweisen wird. Das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2011, das vom Landkreis Regensburg in Auftrag gegeben wurde, ist dem Vorhabensträger nicht bekannt. Wie der Vorhabensträger ausführt, werden - entgegen der gegenüber dem Einwendungsführer bei der Erörterungsverhandlung am 06. Februar 2012 getroffenen Aussagen - am Anwesen des Einwendungsführers die zulässigen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Die anderslautenden Aussagen anlässlich der Erörterungsverhandlung am 06. Februar 2012 beruhten nach Angaben des Vorhabensträgers auf einer falschen Tabelle. Mit Durchführung der aktiven Lärmschutz-

maßnahmen, wobei die vom Einwendungsführer angesprochene Lücke in der Lärmschutzwand unter dem Brückenbauwerk im Zuge der Direktrampe über die Verbindungsspanne der Bundesstraßen 15 und 16 (Anmerkung: Bauwerk 1-2) noch geschlossen werde, wird es nach Aussage des Vorhabensträgers im Bereich der Sattelbogener Straße an keinem Anwesen Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte geben. Angesprochen auf Lärmschutzmaßnahmen auf der Gallingskofener Regenbrücke, die allerdings nicht im Ausbaubereich liegt, erklärt der Vorhabensträger, dass hier kein Lärmschutz erforderlich sei, allerdings zum Schutz des Regentals als FFH-Gebiet eventuell die Errichtung einer Spritzschutzwand, die auch in gewisser Weise Lärmschutzfunktionen übernehmen werde, erforderlich werde. Hierzu seien allerdings noch nähere Untersuchungen erforderlich.

Wie der Einwendungsführer ausführt, stelle für ihn das Hauptproblem die Bundesautobahn A 93, die an der Ostseite keinen Lärmschutz aufweist, dar. Hierbei würden sich vor allen Dingen die Reflexionen von der Lärmschutzwand auf der Westseite der Bundesautobahn A 93 negativ auswirken. Für den Einwendungsführer stelle sich daher die Frage, inwieweit die Bundesautobahn A 93 in den Planfeststellungsunterlagen mit berücksichtigt wurde.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers werden laut den durchgeführten Lärmberechnungen durch das geplante Vorhaben die gesetzlichen Lärmsanierungsgrenzwerte nicht überschritten. Eine Gesamtpegelbetrachtung (Bundesautobahn + geplantes Bauvorhaben) wurde noch nicht vorgenommen, werde aber noch gesondert durchgeführt.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

**Ende der Erörterungsverhandlung am Mittwoch, 08. Februar 2012:**

**10:15 Uhr**

## **Ergebnis der Erörterungsverhandlung am Donnerstag, 09. Februar 2012**

Einzeleinwendungen:

Einwendungsführer 0101

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 26. Februar 2009 wird verwiesen.

Wie der Einwendungsführer ausführt, stellt der geringfügige Grundverlust für ihn kein Problem dar. Es werde allerdings die Erhöhung der im Bereich seiner bebauten Grundstücke nur 3,00 m hohen Lärmschutzwände auf 5,00 m beantragt. Darüber hinaus seien an der Nord- und Ostseite der Wohnhäuser passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Des Weiteren bittet der Einwendungsführer um Mitteilung, inwieweit der an der Nordseite seiner Grundstücke verlaufende Geh- und Radweg beleuchtet werde.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die im Bereich der Einwenderanwesen vorgesehenen Lärmschutzwände dazu dienen, die Erdgeschosse und Freiräume zu schützen. Aufgrund des Abstandes der Wohnbebauung und der vorliegenden Geländesituation reichen diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht aus, auch die weiteren Geschosse der Wohnanwesen zu schützen. Die Errichtung 5,00 m hoher Lärmschutzwände, die im Übrigen nur in kurzen Teilbereichen vorgesehen wären, sei nach Auffassung des Vorhabensträgers aus ortsbildgestalterischen Gründen abzulehnen. Nachdem eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand lediglich im Erdgeschoss Verbesserungen bringe und eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte für das 1. OG der Wohnanwesen des Einwendungsführers damit nicht verhindert werden könnte, sei eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf 5,00 m unverhältnismäßig und werde daher von Seiten des Vorhabensträgers abgelehnt.

Nach Feststellung des Einwendungsführers spiele die Höhe der Wand für ihn keine Rolle, da sie sich auf der Nordseite seiner Anwesen befindet. Die Wand könnte ja, um das Ortsbild nicht zu sehr zu beeinträchtigen, auch transparent ausgeführt werden.

Eine transparente Ausführung der Wand komme nach Angaben des Vorhabensträgers nicht in Betracht, da sich die damit verbundenen Schallreflexionen negativ auf die nördlich der Nordgaustraße liegende Wohnbebauung auswirke. Um die im 1. OG der Einwenderanwesen feststellbaren Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte um bis zu 4,4 dB(A) kompensieren zu können, seien daher entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Der Umfang der erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen wird nach Angaben des Vorhabensträgers noch gesondert ermittelt. Abschließend stellt der Vorhabensträger fest, dass eine Erhöhung der Wand unverhältnismäßig wäre und auch aus ortsbildgestalterischen Gründen abzulehnen sei.



Auf Nachfrage des Einwendungsführers erklärt die Planfeststellungsbehörde, dass im Rahmen der Erstellung des Beschlusses auch die Frage der Verhältnismäßigkeit der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden müsse und der Vorhabensträger hierzu auch entsprechende Unterlagen und Nachweise vorlegen müsse.

Bezüglich der Beleuchtung des Geh- und Radweges führt der Vorhabensträger aus, dass die Beleuchtung in den Planfeststellungsunterlagen noch nicht dargestellt sei und auch nicht dargestellt werden müsste. Es könne von Seiten des Vorhabensträgers aber eine entsprechende Beleuchtung, die allein schon aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sei, zugesichert werden. Der Einwendungsführer könne davon ausgehen, dass die gesamte Nordgaustraße eine richtlinienkonforme Beleuchtung erhalte. Inwieweit die für die Nordgaustraße vorgesehene Beleuchtung (Masthöhe 8,00 m bis 10,00 m) ausreiche, müsse noch geprüft werden. Es werde auf alle Fälle sichergestellt, dass der Geh- und Radweg hinter der Lärmschutzwand entsprechend beleuchtet werde.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers erklärt der Vorhabensträger, dass das vom Bauvorhaben berührte Restgrundstück wieder eingezäunt werde.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

Einzeleinwendungen:

Einwendungsführer 0159

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 11. Februar 2009 wird verwiesen.

Unter Hinweis auf die schmale Fahrbahn der Straße „Im Gschwander“ und dem Umstand, dass Parkmöglichkeiten in dieser Straße nicht vorgesehen seien und damit die Fahrbahn zusätzlich durch parkende Fahrzeuge eingeengt werde, beantragt der Einwendungsführer die Anlage entsprechender Parkplätze. Die in den Planunterlagen dargestellten Grünstreifen müssten nach seiner Ansicht hierfür geeignet sein.

Wie der Vorhabensträger ausführt, sei sowohl die Errichtung von Parkplätzen wie auch die Herstellung von Ausweichstellen möglich. Der Vorhabensträger sichert zu, in der Ausführungsplanung entsprechende Parkflächen und/oder Ausweichstellen vorzusehen. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass den Anliegern für öffentliche Parkplätze keine Kosten anfallen werden.

Abschließend gibt der Einwendungsführer zu Protokoll, dass das geplante Straßenbauprojekt vor allen Dingen aufgrund der positiven Auswirkungen auf sein Wohnanwesen sehr begrüßt werde.

Einzeleinwendungen:

Einwendungsführer 0168

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 19. Februar 2009 wird verwiesen.

Der Einwendungsführer erklärt, dass er der durch das Straßenbauprojekt Hauptbetroffene sei und er diese Maßnahme strikt ablehne. Für den Einwendungsführer sei nicht nachvollziehbar, warum die Nordgaustraße in diesem Umfang ausgebaut werden müsse. Für den Einwendungsführer ist ein ausreichender Lärmschutz für sein Anwesen Grundvoraussetzung. Er bittet daher um Aufklärung, wie hoch im Bereich seines Wohnanwesens die Lärmschutzwand sei und welchen Sinn der im Bereich seines Anwesens geplante Sockel habe. Aus Sicht des Einwendungsführers sei auch der geplante, an der Nordostseite der Nordgaustraße und entlang seines Grundstücks verlaufende, kombinierte Geh- und Radweg – für den er wahrscheinlich auch noch wie bisher Reinigungs- und Winterdienstgebühren entrichten müsste - nicht erforderlich.

Von Seiten des Vorhabensträgers werden die ungünstige Lage des Grundstücks und die damit verbundenen negativen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Grundstück des Einwendungsführers bestätigt. Festzuhalten bleibe aber auch, dass das Anwesen des Einwendungsführers bereits zum heutigen Zeitpunkt erheblichen Belastungen ausgesetzt sei. Mit dem vorgesehenen Ausbau der Nordgaustraße werden für das Anwesen des Einwendungsführers deutliche Verbesserungen eintreten. So werden im Bereich seines Wohnanwesens aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer 5,00 m hohen transparenten Lärmschutzwand durchgeführt. Aufgrund der Höhenlage des Wohnanwesens des Einwendungsführers seien allerdings diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend, so dass entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträgers an der Süd- und Westseite des Anwesens zusätzlich noch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Der nähere Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen wird nach Aussage des Vorhabensträgers noch gesondert ermittelt, wozu sich der Vorhabensträger auch noch mit dem Einwendungsführer zu gegebener Zeit in Verbindung setzen werde. Die Kosten für die erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen werden auf alle Fälle in vollem Umfang vom Vorhabensträger getragen. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass bei den durchgeführten Lärmberechnungen auch ein entsprechender Zuschlag für die Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der Sonnenstraße in die Nordgaustraße berücksichtigt wurde.

Der Vorhabensträger erklärt, dass ein Verzicht auf den kombinierten Geh- und Radweg entlang der Nordostseite der Nordgaustraße für ihn nicht in Frage komme. Um zum Grundstück des Einwendungsführers einen gewissen Pufferstreifen zu erhalten, sei der kombinierte Geh- und Radweg in diesem Bereich an die Nordgaustraße vorverlegt worden. Ausreichende Sichtverhältnisse auf die im Bereich des Einwendergrundstücks die Nordgaustraße querenden Fußgän-

ger seien nach Angaben des Vorhabensträgers vorhanden. Der vom Einwendungsführer angesprochene Sockel ergibt sich nach Feststellung des Vorhabensträgers aufgrund der unterschiedlichen Höhenlage des Grünstreifens zum kombinierten Geh- und Radweg. Die Sockelhöhe würde ca. 0,50 m betragen. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger dass die derzeit vorhandene Einfriedung wiederhergestellt werde. Mit der geplanten Straßenbaumaßnahme bleibe nach Angabe des Vorhabensträgers die Anschnittshöhe des Grundstücks gleich.

Inwieweit sich der Einwendungsführer an den Herstellungskosten für den kombinierten Geh- und Radweg beteiligen müsse, muss nach Feststellung des Vorhabensträgers noch gesondert geprüft werden. Konkrete Aussagen seien zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Soweit der Einwendungsführer schon bisher Reinigungs- und Winterdienstgebühren zu entrichten hatte, so dürften diese Gebühren auch weiterhin fällig sein. Aus Sicht des Vorhabensträgers stehe es dem Einwendungsführer frei, einen entsprechenden Antrag auf Befreiung von diesen Gebühren bei der Kämmerei der Stadt Regensburg zu stellen.

Der Einwendungsführer erklärt ausdrücklich, dass die vorgebrachten Einwendungen in vollem Umfang aufrecht erhalten werden.

Einzeleinwendungen: Einwendungsführer 0098
-----------------------------------------------

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 06. März 2009 wird verwiesen.

Der Einwendungsführer bemängelt die fehlende Anbindung des geplanten P + M-Parkplatzes an den öffentlichen Personennahverkehr.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass der geplante P + M-Parkplatz den Ersatz für den bisher im Bereich des Lappersdorfer Kreisels vorhandenen P + M-Parkplatz darstelle. Inwieweit dieser Parkplatz in das Liniennetz des RVV eingebunden werde sei Sache des RVV und nicht des Vorhabensträgers.

Kein Einverständnis besteht von Seiten des Einwendungsführers mit der geplanten Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Siedlungsstraße. Der damit wieder mögliche Gegenverkehr werde in der Siedlungsstraße, die nur über eine schmale Fahrbahnbreite verfüge, zu erheblichen Verkehrsgefährdungen führen. Nach Aussage des Einwendungsführers würden sich auch das Landratsamt und die Verkehrspolizei für die Beibehaltung der Einbahnregelung in der Siedlungsstraße aussprechen. Der in den Planunterlagen dargestellte kurze Neuanschluss könnte nach Feststellung des Einwendungsführers entfallen.

Der Vorhabensträger verweist auf die Stellungnahme der Marktgemeinde Lappersdorf. Demnach ist der Marktgemeinderat mit der in den Planunterlagen dargestellten Lösung einverstan-

den, da sie für die Siedlungsstraße eine Entlastung bringen könne und Umwege vermieden werden könnten.

Der Einwendungsführer erklärt, dass ihm die Haltung der Marktgemeinde Lappersdorf bekannt sei, er diese Haltung aber nicht nachvollziehen könne, was er gegenüber der Marktgemeindeverwaltung auch zum Ausdruck gebracht habe. Er bestehe daher weiterhin auf der Forderung auf Beibehaltung der Einbahnregelung in der Siedlungsstraße.

Der Vorhabensträger gibt zu Protokoll, dass er diese Forderung nochmals eingehend mit dem Markt Lappersdorf besprechen werde und das Ergebnis dieser Besprechung ggf. unter Vorlage entsprechend überarbeiteter Planunterlagen der Planfeststellungsbehörde mitteilen werde.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

Einzeleinwendungen:

Einwendungsführer 0084

An der Erörterungsverhandlung haben die in der Teilnehmerliste eingetragenen Vertreter des Einwendungsführers teilgenommen. Entsprechende Vollmachten wurden übergeben. Auf das Schreiben vom 05. März 2009 wird verwiesen.

Der Einwendungsführer stellt fest, dass sich sein Anwesen im unmittelbaren Wirkungsbereich sowohl der bereits bestehenden Bundesautobahn A 93 wie auch der nunmehr geplanten Straßenbaumaßnahme befinde. Für den Einwendungsführer stellt sich die Frage, welche Straßen bei der durchgeführten Lärmberechnung berücksichtigt wurden und wie der Stop- and Go-Verkehr im Bereich der lichtsignalgesteuerten Einmündung der Querspange im Bereich der Sallerner Regenbrücke und die Tunnelportalsituation des Pfaffensteiner Tunnels in die Berechnung mit eingeflossen seien.

Von Seiten des Vorhabensträgers wird darauf hingewiesen, dass beim Anwesen des Einwendungsführers bereits zum heutigen Zeitpunkt aufgrund der nahen Lage zu den vorhandenen Straßen und Kreuzungen die einschlägigen Lärmvorsorgegrenzwerte überschritten seien. In der Berechnung seien nach Angaben des Vorhabensträgers nur die auszubauenden bzw. neu zu bauenden Verkehrswege, die prognostizierten Verkehrsbelastungen und ein Zuschlag für lichtsignalgesteuerte Kreuzungen berücksichtigt. Der Vorhabensträger habe jedoch bereits in anderem Zusammenhang die Durchführung einer Gesamtpegelbetrachtung zugesichert, in die sicherlich auch die vom Einwendungsführer angesprochene Tunnelsituation des Pfaffensteiner Tunnels mit einbezogen werde. Nach Feststellung des Vorhabensträgers seien im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte um bis zu 7,8 dB(A) ermittelt worden.

Nachdem ein aktiver Lärmschutz im Bereich des Anwesens nicht möglich und das Anwesen somit nicht mehr bewohnbar sei, fordert der Einwendungsführer die Ablösung des kompletten Anwesens.

Ein unmittelbarer Eingriff in das Grundstück des Einwendungsführers sei nach Angaben des Vorhabensträgers nicht erforderlich, so dass keine Gründe erkennbar seien, die eine Ablösung des Anwesens rechtfertigen würden.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers erklärt die Planfeststellungsbehörde, dass der Einwendungsführer seine Forderung auf Ablösung des Anwesens – soweit sie im Planfeststellungsbeschluss nicht berücksichtigt werde - nur im Rahmen einer sogenannten Verpflichtungsklage durchsetzen könnte.

Der Einwendungsführer bittet um Auskunft, inwieweit er seine Garagenzufahrt auch nach Abschluss des geplanten Straßenbauprojektes nutzen könne.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass die Garagenzufahrt erhalten bleibe. Aus Richtung Regensburg kommend wäre eine direkte Zufahrt zur Garage allerdings nicht mehr möglich. Um zur Garage zu gelangen müsste man um die Mittelinsel im Bereich der Einmündung in die Hauptstraße herum zur Garage zufahren. In Fahrtrichtung Regensburg ist eine Ausfahrt von der bisherigen Garagenzufahrt möglich.

Auf die Frage inwieweit während des Baus der Sallerner Regenbrücke für das Anwesen des Einwendungsführers zusätzliche Belastungen durch Baufahrzeuge entstehen könnten, erklärt der Vorhabensträger, dass der Baustellenverkehr über den vorhandenen P + M-Parkplatz am Lappersdorfer Kreisel geführt werde. Die Bauzeit für die Sallerner Regenbrücke sei vom Vorhabensträger mit 2 Jahren veranschlagt.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

Einzeleinwendungen:

Einwendungsführer 0093

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 06. März 2009 wird verwiesen.

Der Einwendungsführer gibt zu Protokoll, dass es ihm nicht möglich war an der Erörterungsverhandlung am 06. Februar 2012, bei der die auch von ihm in seinem Einwendungsschreiben angesprochenen Themen

- Widerspruch zum Regionalplan,
- fehlende Alternativplanung,

- Verkehrsprognosen, Entlastung bzw. Verlagerung von Verkehrsströmen, Mautausweichverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr,
- Lärm- und Schadstoffbelastung,
- Zerstörung der Naherholungszone Regental und
- Naturschutz, FFH-Problematik.

erörtert wurden, teilzunehmen. Auf eine nähere Erörterung der Themen werde verzichtet, jedoch möchte er zumindest noch einmal darauf hinweisen, dass die im Verkehrsgutachten angegebenen Verkehrszahlen bezweifelt werden. Seines Erachtens werden sich mit Durchführung des geplanten Straßenbauvorhabens die derzeit schon zu beobachtenden Stausituationen im Bereich der Kreuzung Nordgaustraße/Frankenstraße/Walhalla Allee weiter verschärfen. Aus seiner Sicht werde anstelle des geplanten Straßenbauvorhabens die Weiterführung der Ostumgehung bevorzugt.

Unter Hinweis darauf, dass die angesprochenen Punkte in der Erörterungsverhandlung am 06. Februar 2012 lange und umfassend erörtert wurden, sichert die Planfeststellungsbehörde dem Einwendungsführer die Übersendung eines Auszuges der Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 06. Februar 2012 zu.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers, inwieweit mit der auf der Sallerner Regenbrücke vorgesehenen Spritzschutzwand auch die Radfahrer vor Sprühnebel geschützt seien, erklärt der Vorhabensträger, dass die im Bereich des Fahrbahnrandes vorgesehene Spritzschutzwand eine Höhe von 2,00 m haben werde und somit auch die Radfahrer entsprechend geschützt seien.

Abschließend stellt der Einwendungsführer fest, dass er die Aussage des Vorhabensträgers bezweifle, dass eine Erhöhung der Lärmschutzwand von 3,00 m auf 5,00 m keine großen Auswirkungen haben würde.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass nach seinen Untersuchungen für den von ihm geschilderten Fall je Meter Wandhöhe nur eine geringe Minderung der Lärmbelastung feststellbar war.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen worden seien, aufrecht erhalten werden.

**Ende des Erörterungstermins am Donnerstag, 09. Februar 2012 um: 10:10 Uhr**

Regensburg, 09. Februar 2012

Aufgenommen:

Gesehen:

Gesehen

Baurat

Baudirektor

Regierungsdirektor