



**Regierung
der
Oberpfalz**

Planfeststellungsbeschluss

für die Bundesstraße 299

„Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“

**Dreistreifiger Ausbau zwischen Sengenthal/Nord und
Sengenthal/Süd**

Bau-km 0 ± 000 (= B299 Abs. 1350 St. 0,301) bis

Bau-km 1 + 468 (= B299 Abs. 1350 St. 1,769)

**Regensburg,
01. August 2023
Regierung der Oberpfalz**



ROP-SG32-4354.2-3-1-242

**Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“
Dreistreifiger Ausbau zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd
Bau-km 0±000 (= B299 Abs. 1350 St. 0,301) bis Bau-km 1+468 (= B299 Abs. 1350 St. 1,769)**

Planfeststellungsbeschluss

vom

01. August 2023

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
A) Entscheidung.....	8
I. Feststellung des Planes.....	8
II. Festgestellte Planunterlagen	9
III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)	12
1. Allgemeine Auflagen	12
1.1 Unterrichtungspflichten	12
1.2 Erörterungstermin	13
2. Bauausführung und Betrieb.....	13
2.1 Auflagen zur Bauausführung.....	13
2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen	14
3. Belange des Denkmalschutzes	14
4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke,	
landwirtschaftliche Belange.....	15
5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes	17

6.	Bodenschutz	20
7.	Verkehrslärmschutz	22
8.	Wald	22
9.	Brandschutz und Rettungsdienst.....	23
IV.	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen	24
1.	Gewässerausbau	24
2.	Gegenstand/Zweck der Wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	24
2.1	Einbringen von Stoffen in Gewässer	24
2.2	Bauwasserhaltung	24
3.	Plan	24
4.	Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen.....	25
4.1	Bauausführung Allgemein	25
4.2	Behandlung Niederschlagswasser (Entwässerung)	26
4.3	Bauwasserhaltung	27
4.4	Durchlass Leitgraben	27
5.	Altlasten	28
6.	Unterhaltung	28
7.	Auflagenvorbehalt	29
V.	Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen.....	30
VI.	Entscheidungen über Einwendungen.....	30
VII.	Kosten des Planfeststellungsverfahrens.....	30
B)	Begründung:.....	31
I.	Sachverhalt	31
1.	Beschreibung des Vorhabens	31
2.	Vorgeschichte	32
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	32
3.1	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	32
3.2	Beteiligte Behörden.....	32
3.3	Auslegung der Pläne vom 06.05.2019	33

3.4	Erörterung der Pläne vom 06.05.2019	33
3.5	Änderung der Planunterlagen vom 06.05.2019	34
3.6	Einzelanhörung zu geänderten Planunterlagen.....	34
II.	Rechtliche Würdigung.....	34
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung	34
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	34
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	35
1.3	Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie..... und Vogelschutzrichtlinie)	36
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung	36
2.1	Vorbemerkungen	36
2.2	Zusammenfassende Darstellung von Umwelt und Umweltauswirkungen..... im Einwirkungsbereich des Vorhabens; Beschreibung von	
	Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	
	(§ 24 UVPG)	38
2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG).....	68
2.4	Gesamtbewertung.....	87
3.	Materiell-rechtliche Würdigung.....	88
3.1	Planrechtfertigung und Planungsziele	88
3.2	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	92
3.3	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden.....	156
3.4	Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater .	175
4	Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten	
	Belange (Gesamtergebnis)	204
5	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	205
6	Kostenentscheidung.....	205
	Rechtsbehelfsbelehrung.....	205
	Hinweis zur Auslegung.....	206

Vorhabenträger:

Freistaat Bayern,

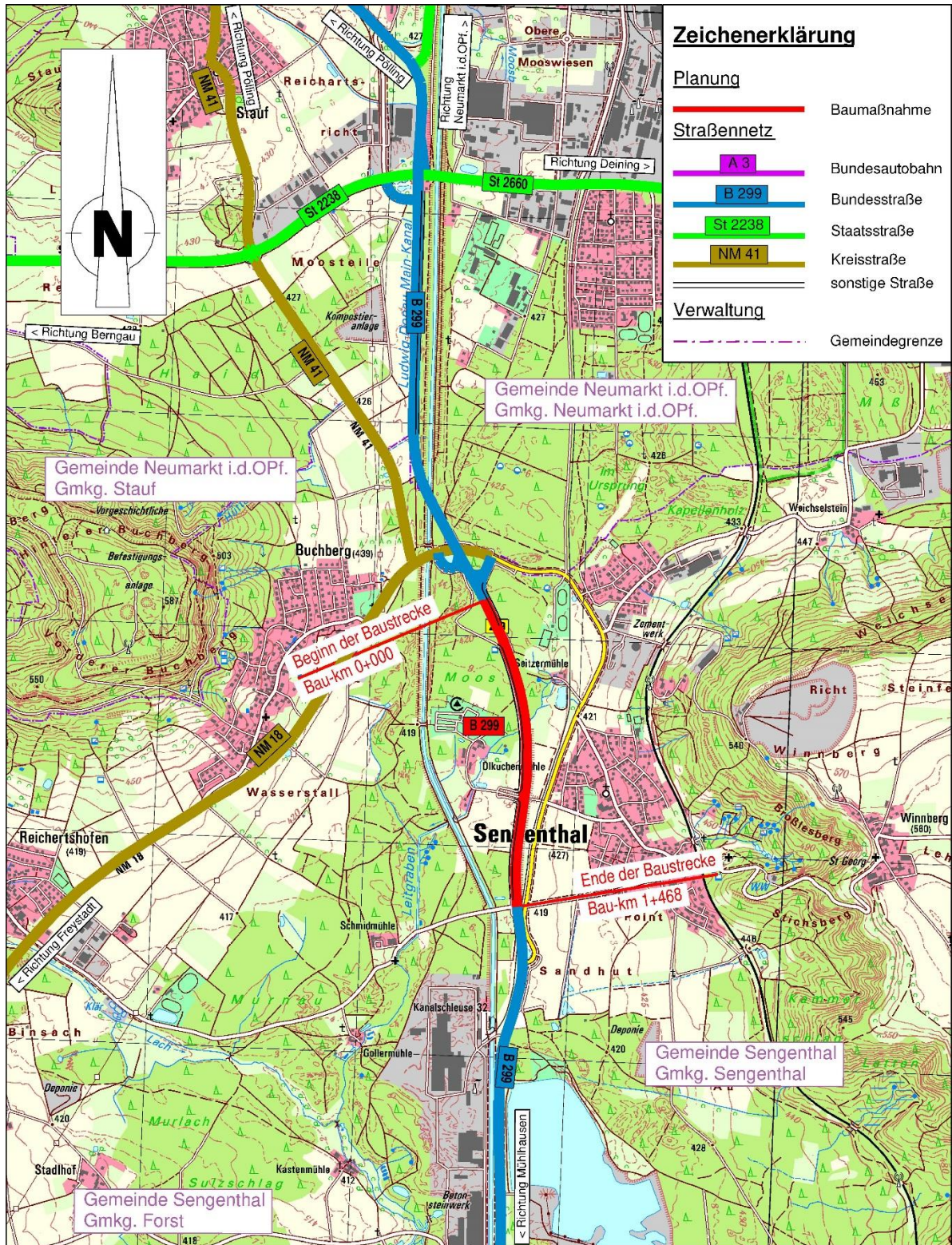
vertreten durch:

Staatliches Bauamt Regensburg

Bajuwarenstraße 2d

93053 Regensburg

Lageplanskizze (Nachrichtlich)



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	(Bayerisches) Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Aust	„Die Enteignungsentschädigung“
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BauGB	Baugesetzbuch
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Bayerisches Denkmalschutzgesetz)
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayFiG	Bayerische Fischereigesetz
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayMBl.	Bayerisches Ministerialblatt
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMUGV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, nunmehr: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter, Zeitschrift
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BAnz.	Bundesanzeiger
BV	Verfassung des Freistaates Bayern
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BwVz	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen - Eigenüberwachungsverordnung
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VorP	FFH-Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsabschätzung)
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen
IGW	Immissionsgrenzwert
JagdH	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
KG	Kostengesetz
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift

NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖFW	öffentlicher Feld- und Waldweg
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil Entwässerung
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Linienführung
RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Querschnitte
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RStO 12	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RVz.	Regelungsverzeichnis
SDB	Standard-Datenbogen
St	Staatsstraße
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
StMB	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht, Zeitschrift
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VerfGH	Bayerischer Verfassungsgerichtshof
VS-RL	Vogelschutz-Richtlinie (79/409/EWG)
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsabgrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen
Zeitler	„Bayerisches Straßen- und Wegegesetz“, Kommentar
ZTV Asphalt StB 07/13	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt
ZTVE-StB 17	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau



**Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“
Dreistreifiger Ausbau zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd
Bau-km 0±000 (= B299 Abs. 1350 St. 0,301) bis Bau-km 1+468 (= B299 Abs. 1350 St. 1,769)**

A)

Entscheidung

I. Feststellung des Planes

Aufgrund von §§ 17b Abs. 1 Nr. 2, 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG erlässt die Regierung der Oberpfalz folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, dreistreifiger Ausbau zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd von Bau-km 0±000 (= B 299 Abs. 1350 St. 0,301) bis Bau-km 1+468 (= B 299 Abs. 1350 St. 1,769), wird mit den sich aus Teil A, Ziffern II. bis VII. dieses Beschlusses sowie aus den Planunterlagen durch Blau- und Roteintrag ergebenden Ergänzungen und Änderungen nach

§ 17 FStrG in Verbindung mit Art. 72 bis 78 BayVwVfG

festgestellt.

II. **Festgestellte Planunterlagen**

Die aufgrund der Ergebnisse der Anhörungsverfahren in den Planunterlagen vorgenommenen Änderungen sind als Blau- oder Roteintragungen und Streichungen überholter Passagen gekennzeichnet.

Der festzustellende Plan umfasst folgende Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
 - Unterlage Nr. 1
- Übersichtslageplan M 1: 2.500
 - Unterlage Nr. 3
- Lageplan M 1 : 1.000
 - Unterlage Nr. 5, Blatt Nr. 1 - 2
- Höhenplan M 1 : 1.000 / 100
 - Unterlage Nr. 6, Blatt Nr. 1 - 2
- Lageplan Entwässerungsmaßnahmen M 1: 2.000
 - Unterlage Nr. 8
- Landschaftspflegerische Maßnahmen
 - Unterlage Nr. 9
- Maßnahmenübersichtsplan M 1 : 25.000
 - Unterlage Nr. 9.1
- Maßnahmenplan M 1 : 2.500
 - Unterlage Nr. 9.2 A
- Maßnahmenblätter
 - Unterlage Nr. 9.3
- Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation
 - Unterlage Nr. 9.4
- Grunderwerb
 - Unterlage Nr. 10

- Grunderwerbsplan M 1 : 1.000
 - Unterlage Nr. 10.1, Blatt Nr. 1 - 4
- Grunderwerbsverzeichnis
 - Unterlage Nr. 10.2
- Regelungsverzeichnis
 - Unterlage Nr. 11
- Straßenquerschnitte
 - Unterlage Nr. 14
 - Blatt Nr. 1: B 299 Nord, M 1 : 50
 - Blatt Nr. 2: B 299 Süd, M 1 : 50
- Immissionstechnische Untersuchungen
 - Unterlage Nr. 17
- Verkehrslärm
 - Unterlage Nr. 17.1
 - Blatt Nr. 1 - 2: Lageplan mit Isophonen Tag/Nacht M 1 : 2.500
 - Blatt Nr. 3: Zusammenstellung Beurteilungspegel
- Luftschadstoffe
 - Unterlage Nr. 17.2
- Wassertechnische Untersuchungen
 - Unterlage Nr. 18
- Erläuterungen, Berechnungsunterlagen
 - Unterlage Nr. 18.1
- Wasserrahmenrichtlinie
 - Unterlage Nr. 18.2
- Umweltfachliche Untersuchungen
 - Unterlage Nr. 19
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
 - Unterlage Nr. 19.1

- Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil
 - Unterlage Nr. 19.1.1
- Bestands- und Konfliktplan M 1 : 2.500
 - Unterlage Nr. 19.1.2
- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SaP)
 - Unterlage Nr. 19.1.3
- Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
 - Unterlage Nr. 19.2
- Faunistische Dokumentation
 - Unterlage Nr. 19.3
- Geotechnische Untersuchungen
 - Unterlage Nr. 20
- Verkehrsprognose
 - Unterlage Nr. 22

Den Unterlagen wird nachrichtlich beigelegt:

- Niederschrift über die Erörterungsverhandlung am 28.09.2020 in der Turnhalle der Grundschule der Gemeinde Sengenthal
- Übersichtskarte M 1 : 25.000
 - Unterlage Nr. 2
- Übersichtshöhenplan M 1 : 2.500 / 250
 - Unterlage Nr. 4
- Landschaftspflegerische Maßnahmen - Maßnahmenplan M 1 : 2.500
 - Unterlage 9.2 (ersetzt durch Unterlage Nr. 9.2 A)

III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)

1. Allgemeine Auflagen

1.1 Unterrichtungspflichten

Vor Beginn der Bauarbeiten sind rechtzeitig zu verständigen:

- die Gemeinde Sengenthal
Winnberger Straße 24
92369 Sengenthal
- die Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf.
Bahnhofstraße 12
92318 Neumarkt i.d.OPf.
- die Stadt Berching
Pettenkoferplatz 12
92334 Berching
- die Gemeinde Mühlhausen
Bahnhofstraße 7
92360 Mühlhausen
- das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
Nürnberger Straße 1
92318 Neumarkt i.d.OPf.
- das Wasserwirtschaftsamt Regensburg
Landshuter Straße 59
93053 Regensburg
- das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege
Abteilung Praktische Bodendenkmalpflege
Referat B VI Lineare Projekte
Hofgraben 4
80539 München
- die Bayernwerk Netz GmbH
Kundencenter Parsberg
Lupburger Str. 19
92331 Parsberg
Tel.: 09492/9540-440

1.2 Erörterungstermin

Der Vorhabenträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich, zu Protokoll oder per E-Mail abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

2. Bauausführung und Betrieb

2.1 Auflagen zur Bauausführung

2.1.1 Die Maßnahme ist nach den Plänen vom 06. Mai 2019 und der sich aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens ergebenden Änderungen sowie unter Beachtung der Blau- oder Roteintragungen auszuführen. Die Änderungen betreffen insbesondere:

- Ermittlung der Chloridkonzentration im Grundwasserkörper
- Angaben zur Grundwasserhaltung und Eingriffen ins Grundwasser und Oberflächengewässer
- Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung

2.1.2 Die baubedingten Immissionen, insbesondere Lärm, Staub und Erschütterungen sind soweit wie möglich auf die Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Es ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –“ i. V. m. § 66 Abs. 2 BImSchG sind einzuhalten.

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

Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 („Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 („Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen“) einzuhalten.

2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

2.2.1 Allgemein

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

Die Kostentragung für die Änderung von Versorgungsleitungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie ist im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11, lfd. Nrn. 400 ff.) nur nachrichtlich aufgenommen.

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

2.2.2 Bayernwerk Netz GmbH

Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist mit der Bayernwerk Netz GmbH Kontakt hinsichtlich der erforderlichen Umbau- bzw. Anpassungsmaßnahmen an den Versorgungsanlagen aufzunehmen. Auf die Auflage unter der vorstehenden Ziffer 1.1 wird hingewiesen.

3. Belange des Denkmalschutzes

3.1 Im plangegegenständlichen Bauabschnitt werden keine Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege berührt. Es sind keine bekannten Bodendenkmäler vorhanden; im Planungsraum befinden sich zwei Bodendenkmalverdachtsflächen. Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß oder vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis (vgl. Art. 7 Absatz 1°Satz°1 BayDSchG).

3.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

- 3.3 Der Vorhabenträger hat den Beginn von Erdbauarbeiten so früh wie möglich beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.
- 3.4 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von 4 Monaten in seinen Bauablauf ein.
- 3.5 Es sind alle mit der Durchführung des Projekts betrauten Personen darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten eventuell auftretende Funde von Bodenaltertümern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i. d. OPf. zu melden sind (vgl. Art. 8 Abs. 1 BayDSchG). Aufgefundene Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (vgl. Art. 8 Abs. 2 BayDSchG).
- 3.6 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.7 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine Einigung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabenträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke, landwirtschaftliche Belange
- 4.1 Der Vorhabenträger hat die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das Grundeigentum angemessen zu entschädigen; dies gilt insbesondere für

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

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

4.2 Die vorübergehende Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen ist den betroffenen Bewirtschaftern dieser Flächen rechtzeitig mitzuteilen, so dass die Bewirtschafter dies bei der Beantragung von flächenbezogenen, landwirtschaftlichen Ausgleichszahlungsprogrammen berücksichtigen können. Den Eigentümern und Bewirtschaftern sind die bei Durchschneidung größerer Schläge verbleibenden Restflächen größtmäßig anzugeben.

4.3 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener landwirtschaftlicher Flächen nicht beeinträchtigt wird.

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

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

4.5 Es ist durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist.

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

- 4.6 Die Lage neuer oder geänderter Zufahrten zu Grundstücken ist im Einvernehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern festzulegen. Für den Fall, dass eine Einigung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- 4.7 Flächen, die vorübergehend als Arbeitsstreifen oder im Zuge der Maßnahme als Bauflächen genutzt werden, sind so regelmäßig zu pflegen, dass das Aussamen von Schadpflanzen (z. B. Disteln) und die damit verbundene negative Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nachbarflächen vermieden wird. Dies gilt insbesondere für Flächen, auf denen beispielsweise Boden zwischengelagert wird.
- 4.8 Soweit durch die Baumaßnahme Grundstückseinfriedungen, Zugänge und andere Anlagen angepasst oder verlegt werden müssen, sind sie im Einvernehmen mit den Eigentümern in gleichwertiger Beschaffenheit wiederherzustellen. Für den Fall, dass eine Einigung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- 4.9 Das Oberflächenwasser des Straßenkörpers ist so abzuleiten und die naturschutzfachlichen Kompensationsflächen sind so zu gestalten, dass für die anliegenden Grundstücke keine Nachteile entstehen. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen. Ebenso ist darauf zu achten, dass es durch die Anlage von Seigen auf naturschutzfachlichen Kompensationsflächen nicht zu einer Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen kommt.
- 4.10 Bestehende funktionsfähige Drainage- und Entwässerungseinrichtungen sind funktionsfähig zu erhalten beziehungsweise in Abstimmung mit den Eigentümern anzupassen oder wiederherzustellen. Es ist darauf zu achten, dass durch landschaftspflegerische Maßnahmen Drainagen nicht durchwurzelt werden und ihre Funktion durch Anpflanzungen nicht beeinträchtigt wird. Für maßnahmenbedingte Vernässungsschäden ist nach Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs mit der gegenständlichen Straßenbaumaßnahme eine angemessene Entschädigung zu leisten.
- 4.11 Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten mehr als unerhebliche Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Straßenbaulastträger nachträglich – im Einvernehmen mit dem Eigentümer – geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen.
5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes
- 5.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen, Befreiungen und Erlaubnisse sowie die Rodungserlaubnis.

- 5.2 Zum Schutz für gehölbewohnende Tierarten darf die Beseitigung von Gehölzbeständen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit, also in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen. Die näheren Einzelheiten sind der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung zu entnehmen.
- Die Entfernung von Wurzelstöcken darf nur im Zeitraum zwischen Mitte Mai und Anfang Oktober, bei Temperaturen über 5° C erfolgen, um eine Tötung von im Boden überwinternden Amphibien- und Reptilienarten zu verhindern.
- 5.3 Die Fällung fledermausrelevanter Bäume muss außerhalb der Winterschlaf- und Wochenstubenzeit stattfinden. Die Markierung potenzieller Quartierbäume hat im Winter/Frühjahr vor den Fällungen zu erfolgen. Die Fällungen potenzieller Quartierbäume sind dann zwischen 1. und 31. Oktober unter Anwesenheit eines Fledermausspezialisten durchzuführen. Der Fledermausspezialist untersucht die zu fällenden Bäume nochmals auf Fledermausvorkommen, nimmt eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam und bringt sie in ein Ersatzquartier beziehungsweise sorgt dafür, dass Stammabschnitte mit nicht ausgeflogenen Tieren an einen geeigneten, sicheren Ort zur weiteren Überwinterung gebracht werden.
- 5.4 Durch eine ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die Arbeiten unter Beachtung der naturschutzfachlichen Grundsätze und der angeordneten Maßnahme durchgeführt werden. Die in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen durchzuführen. Insbesondere die vor Ort Beteiligten (wie Bauleitung, ausführende Baufirma) sind vom Vorhabenträger auf die Einhaltung der zum Schutz naturschutzrelevanter Strukturen und Tiergruppen festgelegten Maßnahmen und Auflagen hinzuweisen und deren Einhaltung ist vom Vorhabenträger zu kontrollieren.
- 5.5 Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, dargestellt und beschrieben im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan und in den Maßnahmenblättern vom 06. Mai 2019 (Unterlage 9), sind zeitnah mit den Bauarbeiten entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen zu realisieren und bis spätestens zur Verkehrsfreigabe umzusetzen. Die Einzelheiten der Ausführung sind vor Baubeginn mit den Naturschutzbehörden und, soweit es forstliche Belange betrifft, auch mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg (Bereich Forsten) abzustimmen.
- Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (Bayerisches Landesamt für Umwelt) zu melden.
- 5.6 Die nach § 44 BNatSchG vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherstellung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungsstätten und Ruhestätten

(CEF-Maßnahmen) sind gemäß den Darstellungen und Beschreibungen im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan und in den Maßnahmenblättern vom 06. Mai 2019 (Unterlage 9) rechtzeitig vor Baubeginn auszuführen.

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

- 5.7 Die Gestaltungsmaßnahmen, dargestellt im Maßnahmenplan und beschrieben im Textteil zur landschaftspflegerischen Begleitplanung vom 06. Mai 2019 (Unterlage 9), sind, soweit sie außerhalb des unmittelbaren Baubereichs liegen, bis zur Verkehrsfreigabe funktionsfähig herzustellen. Alle im unmittelbaren Wirkungsbereich der Baumaßnahme liegenden Gestaltungsmaßnahmen sind spätestens nach Abschluss der Bauarbeiten umzusetzen und bis zum darauffolgenden Frühjahr abzuschließen.
- 5.8 Zum Schutz der Gehölzbestände während der Baumaßnahme vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen sind entsprechende Maßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP4 vorzusehen. Eine ökologische Baubegleitung hat die Einhaltung dieser Schutzvorkehrung zu überwachen. Ferner ist durch Einweisung des Vorhabenträgers der Bauaufsicht und der ausführenden Baufirma sicherzustellen, dass keine unnötigen Beeinträchtigungen wertvoller Flächen und Bestände erfolgen.
- 5.9 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen, insbesondere Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, abgelagert werden.
- 5.10 Der Vorhabenträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Kompensationsflächen zu sorgen.
- 5.11 An das Baufeld angrenzende Lebensräume und Gewässer sind durch Schutzmaßnahmen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) und DIN 18920: Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen und insbesondere das Baufeld der bauzeitlichen Umfahrung auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen, wie z. B. Schutzzäune, sind den planfestgestellten Unterlagen (Unterlage 9) zu entnehmen; sie sind im Rahmen der ökologischen Baubegleitung umzusetzen und zu überwachen.
- 5.12 Ökologisch bedeutende Landschaftselemente sind nicht als Arbeitsstreifen oder für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze in Anspruch zu nehmen.
- 5.13 Bei Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen ist autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von

zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionaler forstlicher Herkunft zu verwenden. Ebenso ist für Ansaaten autochthones Saatgut zu verwenden.

5.14 Im Benehmen mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Regensburg, soll für Ausgleichsmaßnahme 1.2A (Planunterlage 9) der Buchenanteil auf max. 20 bis 30 % begrenzt werden.

5.15 Auf Verlangen einer Naturschutzbehörde gibt der Vorhabenträger Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.

6. Bodenschutz

6.1 Bei der Verwertung von Abfällen (wie Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch oder Ausbausphal) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich zu beachten:

- LAGA M 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen Technische Regeln“
- Leitfaden „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen“ des BayStMUGV, eingeführt mit Schreiben vom 31. Januar 2020, Az. 57d-U4449.3-2015/6-153
- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch“
- Leitfaden „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“ des BayStMUGV, eingeführt mit Schreiben vom 9. Dezember 2005, Az. 84-U8754.2-2003/7-50. Verlängerung der Gültigkeit des Leitfadens zu Anforderungen an die Verwertung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken (RC-Leitfaden) mit Schreiben vom 11. Dezember 2017, Az. 78b-U8754.2-2014/35-197. Verlängerung der Gültigkeit des Leitfadens zu Anforderungen an die Verwertung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken (RC-Leitfaden) mit Schreiben vom 28. Dezember 2020 Az.: 78d-U8754.2-2019/1-12 <https://www.umweltpakt.bayern.de/abfall/recht/bayern/264/rc-leitfaden-anforderung-an-verwertung-recycling-baustoffen-in-technischen-Bauwerken>
- „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) – insbesondere gelten für bodenähnliche Anwendungen (wie Geländemodellierungen) die mit Schreiben des BayStMUGV vom 17. Juli 2000 eingeführten Werte gemäß Beschluss der 54. Umweltministerkonferenz zu TOP 4.31.5.

- Für den Wiedereinbau inerter Abfälle, die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau), gelten die Anforderungen entsprechend.
- 6.2 Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z_0$ und $< Z_2$ (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln -", Boden II.1.2) durch Wiedereinbau verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich.
- 6.3 Werden Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen, ist im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Verkehrswege und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen. Das Bankettschälgut ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten oder zu beseitigen (vgl. Richtlinie zum Umgang mit Bankettschälgut – Ausgabe 2010 – des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).
- 6.4 Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen durch beispielsweise Fette oder Öle ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg sowie des Landratsamts Neumarkt i.d.OPf. auszutauschen.
- 6.5 Der im Rahmen des Vorhabens erforderliche Oberbodenabtrag ist getrennt zu lagern und nach Abschluss der Baumaßnahme wieder einzubauen. Der Oberboden darf nur bei geeigneter, trockener Witterung abgeschoben und zwischengelagert werden. Er darf nicht durch Baumaschinen verdichtet werden. Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Die Bodenmieten sind bei einer Lagerungsdauer von mehr als zwei Monaten zu begrünen. Flächen, die als Grünflächen vorgesehen sind, sollten möglichst nicht befahren werden. Zum Schutz des Mutterbodens und für alle anderen Erdarbeiten sind die DIN 18915 und die DIN 19731 einzuhalten.
- 6.6 Die vorübergehende Beanspruchung von Grundstücksflächen für Baustellen- und Baustelleneinrichtungsflächen ist auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken. Der beanspruchte Bereich ist so abzugrenzen, dass es zu keiner darüber hinausgehenden Beanspruchung kommt. Innerhalb der festgesetzten Bereiche ist durch eine entsprechende Planung und Organisation des Bauablaufs ein Befahren von Oberböden auf das unumgängliche Maß zu beschränken, um Verdichtungen zu vermeiden. Soweit möglich sind bereits befestigte beziehungsweise vorbelastete Flächen sowie Flächen, die nach dem Bauabschluss als Weg oder sonstige bauliche Anlage vorgesehen sind, einzuplanen. Je nach Bodenform ist zu prüfen, ob die Baustraßen,

Montage- und Lagerflächen auf dem gewachsenen Oberboden eingerichtet werden können.

Werden im Rahmen der vorübergehenden Beanspruchung von Grundstücksflächen zeitweise landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, so ist vor der Inanspruchnahme dieser Flächen der Oberboden abzutragen. Auf die Ausführungen in vorstehende Ziffer 6.5 wird verwiesen.

6.7 Die Bodenmieten sind vor Verdichtung, Vernässung und Luftmangel zu schützen. Die Bodenmieten sind so zu profilieren und zu glätten, dass Oberflächenwasser abfließen kann. Wo absehbar ist, dass die Bodenmieten länger als ein Jahr bestehen bleiben, sind diese mit Luzerne zu begrünen.

6.8 Vorübergehend beanspruchte Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß im Einvernehmen mit den Betroffenen zu rekultivieren. Bodenverdichtungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden (zum Beispiel durch den Einbau von Vliesschichten zur Druckverteilung). Die gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 vorgesehenen Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und Verhinderung von Grundwasserbelastung sind hierbei einzuhalten. Entstandene Bodenverdichtungen sind nach Durchführung der Baumaßnahme zu beseitigen und die vorübergehend beanspruchten Flächen zu rekultivieren. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 Zentimeter entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens 20 Zentimeter, auf mindestens 70 Zentimeter zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach sind der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.

7. Verkehrslärmschutz

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

8. Wald

8.1 Die für die Durchführung des Vorhabens notwendigen Rodungen und Aufforstungen werden gemäß Art. 9 und Art. 16 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen.

8.2 Gemäß Art. 15 BayWaldG sind temporär genutzte Waldflächen innerhalb von drei Jahren wieder aufzuforsten.

8.3 Die einzelnen Bestockungsziele sind mit den Grundstückseigentümern abzustimmen. Im Zuge der Ausführungsplanung (Baumartenwahl, Herkünfte, räumliche Verteilung,

Pflanzverfahren, Waldschutzmaßnahmen, etwaigen Nachbesserungen, etc.) ist das zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu beteiligen.

9. Brandschutz und Rettungsdienst

9.1 Durch die Baumaßnahme darf es zu keiner Beeinträchtigung der Hilfsfrist von 10 Minuten für die Feuerwehren kommen; dies ist mit der örtlich zuständigen Feuerwehr bzw. der Brandschutzdienststelle des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. abzustimmen. Gleiches gilt für die Einhaltung der Hilfsfristen für den öffentlichen Rettungsdienst sowie für den Notarzteinsatz; dies ist mit dem Träger des örtlich zuständigen Rettungsdienstes abzustimmen.

9.2 Die in vorstehender Ziffer 9.1 genannten Informationspflichten gelten auch für die Zeit der Bauausführung; der Vorhabenträger ist verpflichtet, die zuständigen Stellen über bauzeitlich bedingte Umleitungen, Sperrungen und Änderungen an den Behelfsverkehrsführungen zu informieren, um etwaige Umplanungen im Hinblick auf die Hilfs- und Rettungsfristen vornehmen zu können.

IV. **Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen**

1. Gewässerausbau

Diese Planfeststellung umfasst auch die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 i.V.m. §§ 68 Abs. 1 und 69 Abs. 2 WHG für die mit der Baumaßnahme verbundenen Ausbaumaßnahmen, im vorliegenden Fall die Verlängerung der beiden Rohrdurchlässe bei Bau-km 0+620 für den Leitgraben nach Westen um etwa sieben Meter.

2. Gegenstand/Zweck der Wasserrechtlichen Erlaubnisse

2.1 Einbringen von Stoffen in Gewässer

Für Baumaßnahmen und -arbeiten, bei denen durch Einleitung und Einbringung von Stoffen auf Gewässer eingewirkt wird (vorliegend insbesondere durch die Verlängerung der beiden Rohrdurchlässe bei Bau-km 0+620 im Bereich des Leitgrabens) – Benutzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG –, wird die **gehobene Erlaubnis** nach §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, § 10 in Verbindung mit Art. 15 und § 19 Abs. 1 WHG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.4 formulierten Auflagen und Bedingungen erteilt. Die näheren Einzelheiten sind im Rahmen der Bauausführungsplanung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg einvernehmlich abzustimmen.

2.2 Bauwasserhaltung

Für die Ableitung von Grundwasser bei der Herstellung der Verlängerung der beiden Rohrdurchlässe bei Bau-km 0+620 im Bereich des Leitgrabens wird dem Vorhabenträger gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5, § 10 WHG in Verbindung mit Art. 15 Abs. 2 BayWG und 19 Abs. 1 WHG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.4 formulierten Auflagen für den Zeitraum der Herstellung die **beschränkte Erlaubnis** erteilt, im Zuge von Wasserhaltungen Grundwasser in dem für die Durchführung der Baumaßnahme notwendigen Umfang nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu entnehmen, zutage zu fördern, zutage zu leiten und abzuleiten sowie anschließend zusammen mit dem in den Baugruben anfallenden Restwasser über eine Sedimentationsanlage (Absetzcontainer) in den Leitgraben einzuleiten. Die Gesamteinleitungsmenge ist auf maximal 30 l/s beschränkt.

3. Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (Teil A, Abschnitt II dieses Beschlusses) sowie die Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg vom 29.08.2019 und vom 04.08.2022 sowie des Landratsamtes Neumarkt i.d.OPf. vom 20.09.2019 und vom 18.08.2022 mit den entsprechenden Erwiderungen des Vorhabenträgers zugrunde.

4. Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen
Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetz mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerken (insbesondere DWA Arbeitsblatt A 138 und Merkblatt M 153) maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht nochmals genannt.
- 4.1 Bauausführung Allgemein
- 4.1.1 Bei der Vergabe der Bauarbeiten ist durch den Vorhabenträger sicher zu stellen, dass während der Bauzeit die Vorschriften der Wassergesetze zum Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer, sowie die hierzu ergangenen Vorschriften, eingehalten werden.
- 4.1.2 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg und der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. schriftlich anzuzeigen.
- 4.1.3 Die Fachberatung Fischerei beim Bezirk Oberpfalz ist zwei Wochen vor Beginn der Arbeiten zu Informieren.
- 4.1.4 Vor Baubeginn ist das Einvernehmen des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg zu den Bauausführungsplänen einschließlich der bauzeitlich erforderlichen Maßnahmen sowie der sonstigen Wasserbaumaßnahmen einzuholen.
- 4.1.5 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass möglichst keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gewässer entstehen. Erdaushub und Baumaterialien sind so zu lagern, dass sie bei Niederschlag nicht abgeschwemmt werden oder sonstige Nachteile für die Gewässer entstehen.
- 4.1.6 Die Einrichtungen der Baustelle sind so anzuordnen, dass davon zu keiner Zeit eine Gefährdung für ein Oberflächengewässer oder das Grundwasser ausgehen kann. Die Aufstellung von Tanks und Lagerbehältern für wassergefährdende Flüssigkeiten ist dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. anzuzeigen.
- 4.1.7 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer gelangen. Bei der Lagerung wassergefährdender Stoffe sind die einschlägigen Vorschriften zu beachten. Das Lagern von Treibstoffen, Ölen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen an Gewässern ist verboten.
- 4.1.8 Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass frischer Beton und Zement fischgiftig sind und in Gewässern nicht verbaut und nicht in Gewässer eingeleitet werden dürfen.

- 4.1.9 Gewässertrübungen sind weitestgehend zu vermeiden. Eventuell auftretende Gewässertrübungen sind im Bautagebuch des Vorhabenträgers zu dokumentieren.
- 4.1.10 Für eine Verwendung von Recyclingmaterial (RW1) ist ein Flurabstand zum Grundwasser von mindestens 2 m über dem höchsten Grundwasserstand einzuhalten, wovon 1 m als wirksame Sorbtionsschicht ausgebildet sein muss. Die Regelungen des Leitfadens „Anforderungen an die Verwertung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken“ sind einzuhalten.
- 4.1.11 Der Vorhabenträger hat Sorge dafür zu tragen, dass auf Seiten der bauausführenden Firma ein Ansprechpartner für die Einhaltung der vorgenannten wasserrechtlichen Bedingungen und Auflagen bestimmt wird; der Ansprechpartner ist der Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Oberpfalz zu benennen; ihm ist eine Kopie dieses Bescheides bzw. der wichtigsten Passagen auszuhändigen.
- 4.2 Behandlung Niederschlagswasser (Entwässerung)
- 4.2.1 Die anfallenden Niederschläge, zum Beispiel Regen und Schnee, sind breitflächig über eine geeignete Oberbodenschicht über die Böschungen beziehungsweise in Mulden in die Atmosphäre zu verdunsten oder zu versickern. Vor Baubeginn sind daher im Hinblick auf die geplante Niederschlagswasserentsorgung die örtlichen Boden- und Grundwasserverhältnisse im Ausbaubereich fundiert zu bewerten (zum Beispiel Grundwasserfließrichtung, mittlere höchste Grundwasserabstände, kf-Werte).
- 4.2.2 Der Bau und der Betrieb der Muldenversickerungen haben für ein mindestens 5-jährliches Regenereignis zu erfolgen. Die Versickerungsbereiche sind mit einem belebten Boden in einer Mindeststärke von 20 cm auszuführen.
- 4.2.3 Die Vorgaben des Arbeitsblattes DWA A 138 für den Oberboden (zum Beispiel pH-Wert 6 bis 8, Humusgehalt 1 bis 3 %, Tongehalt < 10%, Fein- und Mittelstände) sind zu beachten.
- 4.2.4 Die Notüberläufe aus den Versickerungsbereichen in den Leitgraben beziehungsweise in das Gelände sind so zu gestalten, dass erst bei Regenereignissen, die über dem 5-jährlichen Bemessungsregen liegen, ein Überlauf erfolgen kann. Hierzu sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg vor Bauausführung Detailplanungen zur Abstimmung vorzulegen.
- 4.2.5 Spätestens drei Monate nach Fertigstellung sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg Bestandspläne vorzulegen.
- 4.2.6 Es ist eine regelmäßige Kontrolle und Wartung der Entwässerungsanlage besonders nach Regenereignissen erforderlich. Gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel eine rechtzeitige Schlammräumung, einzuleiten. Die Kontrollen und die sich daraus ergebenden Maßnahmen sind zu dokumentieren.

4.2.7 Die Versickerungsbereiche und Notüberläufe sind mindestens einmal jährlich in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten (An- und Abschwemmungen, Geruch, Färbung, Ölschlieren etc.) hin zu kontrollieren. Die Kontrollen und die sich daraus ergebenden Maßnahmen sind zu dokumentieren.

4.3 Bauwasserhaltung

4.3.1 Beginn und Ende der Bauwasserhaltung sind dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. und dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg anzuzeigen.

4.3.2 Die Absenkung bzw. Ableitung sowie die Einleitung des Grundwassers darf im beantragten Umfang zum Zwecke der Bauwasserhaltung vorgenommen werden; sie ist auf den bautechnisch notwendigen Umfang zu beschränken und dem Baufortschritt anzupassen.

4.3.3 Bei der Einleitung des im Zuge der Bauwasserhaltung zutage geförderten Grundwassers in den Leitgraben ist eine Vorbehandlung (Absetzbecken) vorzuschalten. Das eingeleitete Grundwasser darf keine Trübungen aufweisen und keine schädlichen sowie insbesondere keine fischtöxischen Stoffe enthalten.

4.3.4 Es muss gewährleistet sein, dass das eingeleitete Wasser einen Überwachungswert von 0,5 ml/l für mineralische, absetzbare Stoffe (im Imhoff-Trichter nach 30 Minuten Absetzzeit gemessen) nicht überschreitet.

4.3.5 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass sich in dem Bereich, in dem die Bauwasserhaltung betrieben wird, keine Altlast bzw. Altlastablagerung befindet.

4.3.6 Die Bauwasserhaltung darf zu keinen Beeinträchtigungen der Gewässerqualität des Leitgrabens und folgend des Wiefelsbachs führen.

4.3.7 Die Einleitstelle ist gegen Hinterspülung zu sichern; beeinträchtigte Ufer sind zeitnah wiederherzustellen.

4.3.8 Bei notwendigen Betonarbeiten darf keine Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 in das Gewässer eingeleitet werden. Hilfsstoffe, wie etwa Schalöle, dürfen ebenfalls nicht in das Gewässer gelangen.

4.4 Durchlass Leitgraben

4.4.1 Nach Abschluss der Baumaßnahme bzw. der temporären Umleitung / Verrohrung des Leitgrabens ist dieser wieder im ursprünglichen Zustand herzustellen.

4.4.2 Der Vorhabenträger hat im Hinblick auf das Verbesserungsgebot nach EG-Wasserrahmenrichtlinie zu prüfen, ob in den Eingriffsbereichen, insbesondere im Bereich der Durchlässe, eine naturnahe Sohlgestaltung in Form einer Substratauflage zur Sicherstellung der linearen Durchgängigkeit möglich ist. Die Sohlgestaltung ergibt sich aus der Ermittlung der hydraulischen Leistungsfähigkeit am Durchlass; sie ist mit dem

Sachgebiet 52 (Wasserwirtschaft) der Reg. d. OPf., dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg und mit dem Bezirk Oberpfalz, Fachberatung Fischerei, vor Bauausführung abzustimmen.

- 4.4.3 Am Übergang von den Verrohrungen zum bestehenden Gewässer dürfen keine Sohl-sprünge entstehen.
- 4.4.4 Die Durchlässigkeit des Leitgrabens darf durch eine temporäre Umleitung nicht behindert werden.
- 4.4.5 Zur Berücksichtigung der ökologischen Ansprüche der Fischfauna sind Arbeiten im Gewässer nur im Zeitraum von August bis Oktober zulässig.
- 4.4.6 Die im Gewässerbereich eingesetzten Baumaschinen müssen mit biologisch abbaubaren Hydraulikölen betrieben werden. Hierfür ist ein Nachweis zu erbringen.

5. Altlasten

Sofern bei den Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu benachrichtigen (Art. 1 BayBodSchG). Der Aushub ist zum Beispiel in dichten Containern mit Abdeckung zwischenzulagern beziehungsweise der Bodenabtrag bis zur Klärung des Entsorgungsweges des verunreinigten Materials zu unterbrechen.

6. Unterhaltung

- 6.1 Dem Straßenbaulastträger obliegt die Gewässerunterhaltung im Kreuzungsbereich jeweils 3 m oberhalb und unterhalb der Durchlässe.

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

- 6.2 Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht. Dies bedeutet, dass dem jeweiligen Straßenbaulastträger derzeit die Unterhaltung insoweit obliegt, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

- 6.3 Die geplanten Entwässerungseinrichtungen sind unter Beachtung der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 2021) zu warten, zu betreiben und zu überwachen. Die Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung - EÜV) in ihrer jeweils geltenden Fassung ist einzuhalten.

7. Auflagenvorbehalt

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

V. Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG beziehungsweise Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden die nach den festgestellten Plänen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Planordner: Unterlage 11). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

VI. Entscheidungen über Einwendungen

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

VII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens

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

B)

Begründung:

I. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst den dreistreifigen Ausbau der bestehenden Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“ zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd.

Die B 299 hat aufgrund ihrer Lage als von Nord nach Süd verlaufende Verkehrsachse eine überregionale Verbindungsfunktion mit hervorgehobener Verkehrsbedeutung für die Erschließung Ostbayerns und fungiert dabei auch als wichtiger regionaler und überregionaler Zubringer zu den Bundesautobahnen A 3, A 6 und A 9. Neben der Verbindung der wirtschaftlichen Zentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d. Donau dient sie auch dem regionalen Verkehr als wichtige Verbindungsstraße zu den umliegenden Ortschaften und ist somit für den Raum Neumarkt i.d.OPf. aufgrund ihrer maßgeblichen Erschließungs- und Verbindungsfunktion von besonderer Bedeutung für die Umlandgemeinden.

Auf Grund der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes zwischen Neumarkt i.d.OPf. und dem südlichen Landkreis Neumarkt bzw. dem Main-Donau-Kanal ist von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299, vor allem im Güter- und Schwerverkehrsbereich, auszugehen. Anlass für die Planung sind insbesondere die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung mit großem Schwerverkehrsanteil bei fehlenden Überholmöglichkeiten und den damit verbundenen erhöhten Unfallrisiken.

Die Länge der Maßnahme beträgt ca. 1,5 km. Der vorliegende Abschnitt zum dreistreifigen Ausbau der B 299 schließt an den nördlich angrenzenden dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen der AS Neumarkt i.d.OPf./Süd und der AS Sengenthal/Nord an. Mit dem Anbau des Zusatzstreifens wird die Fahrbahn der B 299 im geplanten Abschnitt durchgehend eine Breite von 12,0 m (sogenannter Regelquerschnitt RQ 11,5+) aufweisen.

Die bereits vorhandene zügige Strecken- und Verkehrscharakteristik wird dabei nicht verändert.

Die Widmung zur Bundesstraße bleibt durch den dreistreifigen Ausbau (zur Bau- und Betriebsform 2+1) bestehen.

Einzelheiten der Baumaßnahme sind in den festgestellten Planunterlagen (Teil A, Abschnitt II dieses Beschlusses) beschrieben und planerisch dargestellt; hierauf wird Bezug genommen.

2. Vorgeschichte

Erste Untersuchungen und Überlegungen zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 begannen bereits Anfang 2000 aufgrund der Zunahme des Verkehrs durch die vermehrte Ausweisung von Industriegebieten im südlichen Landkreis Neumarkt i.d.OPf. auf der Entwicklungsachse Neumarkt i.d.OPf. – Berching sowie durch die Anbindung der wirtschaftlichen Zentren um Neustadt a.d.Donau.

Bei den Untersuchungen und Überlegungen zum Ausbau der Bundesstraße 299 standen vor allem die technische Realisierbarkeit, die möglichen Bauabschnitte, die Steigerung der Verkehrssicherheit, die Vermeidung von Pulkbildungen und von Kolonnenverkehr, sowie bauliche und topographische Gegebenheiten im Vordergrund.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Regensburg hat mit Schreiben vom 27.06.2019 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff. FStrG für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“ zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd beantragt.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 08.07.2019 eingeleitet.

3.2 Beteiligte Behörden

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 08.07.2019 den folgenden Behörden Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf. (Gde. Sengenthal)
- der Stadt Berching
- der Gemeinde Mühlhausen
- dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Regionalen Planungsverband Regensburg
- dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Neumarkt i.d.OPf.
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
- dem Bayerischen Landesamt für Umwelt
- dem Bezirk Oberpfalz

- dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- dem Bayerischen Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle OPf.
- der Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 10 Sicherheit und Ordnung
- der Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 24 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung
- der Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 50 Technischer Umweltschutz
- der Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 51 Naturschutz
- der Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 52 Wasserwirtschaft

3.3 Auslegung der Pläne vom 06.05.2019

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, dreistreifiger Ausbau zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd wurde in

- der Gemeinde Sengenthal
vom 29.07.2019 bis einschließlich 28.08.2019
- der Stadt Berching
vom 29.07.2019 bis einschließlich 28.08.2019
- der Gemeinde Mühlhausen
vom 29.07.2019 bis einschließlich 28.08.2019

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

Gegen den Plan vom 06.05.2019 wurden Einwendungen erhoben.

3.4 Erörterung der Pläne vom 06.05.2019

Die Erörterung der gegen die Pläne vom 06.05.2019 erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurde am 28.09.2020 in der Turnhalle der Grundschule der Gemeinde Sengenthal durchgeführt.

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

3.5 Änderung der Planunterlagen vom 06.05.2019

Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens hat der Träger des Vorhabens geänderte Planunterlagen vorgelegt. Die Änderungen betreffen insbesondere die Ermittlung der Chloridkonzentration im Grundwasserkörper, Angaben zur Bauwasserhaltung und Eingriffen in das Grundwasser und in Oberflächengewässer sowie Korrekturen der Wertpunkte nach der BayKompV in den naturschutzfachlichen Unterlagen; sie wurden als **Blaueintragungen** in den Planunterlagen vom 06.05.2019 dargestellt.

3.6 Einzelanhörung zu geänderten Planunterlagen

Durch die geänderten Planunterlagen werden die Aufgabenbereiche von einer konkret eingrenzbar Anzahl Behörden und Vereinigungen stärker als bisher berührt. Die Regierung der Oberpfalz gab deshalb nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG mit Schreiben vom 14.04.2020 und 26.07.2022 folgenden Behörden und Vereinigungen Gelegenheit, innerhalb einer zweiwöchigen Frist eine Stellungnahme zu den geänderten Planunterlagen abzugeben:

- dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- der Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 51 (Naturschutz)
- der Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 52 (Wasserwirtschaft)
- der Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft)
- dem Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei
- dem BUND Naturschutz in Bayern e. V., Landesgeschäftsstelle Nürnberg
- dem Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe Neumarkt

II. Rechtliche Würdigung

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Regierung der Oberpfalz ist gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen (einschließlich aller Nebenanlagen) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Bauvorhaben Bundesstraße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, dreistreifiger Ausbau zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd von Bau-km 0±000 (= B 299 Abs.

1350 St. 0,301) bis Bau-km 1+468 (= B 299 Abs. 1350 St. 1,769), unterliegt dieser Planfeststellungspflicht.

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

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

Die Regierung kann die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz im Planfeststellungsbeschluss treffen (§ 2 FStrG, Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen (§ 17 Abs. 1 S. 4 FStrG).

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 27.06.2019 den Antrag nach §§ 9 Abs. 4, 7 Abs. 3 S. 1 UVPG gestellt. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass das Entfallen der Vorprüfung zweckmäßig ist. Somit besteht für das Vorhaben eine UVP-Pflicht, §§ 9 Abs. 4, 7 Abs. 3 S. 2 UVPG.

Durch das Vorhaben wird in Teilbereichen der Lebensraum der Zauneidechse und der Feldlerche beeinträchtigt. Die Zauneidechse ist eine in der „Roten Liste“ unter Vorwarnung eingetragene Art. Die Feldlerche ist in Deutschland eine gefährdete Vogelart. Die Auswirkung auf den Lebensraum könnte dazu führen, dass dieser verloren geht und die Feldlerche aus diesem Gebiet verschwindet. Weiter werden jeweils ein Brutpaar der Goldammer und des Stieglitzes im Bereich des südlichen Waldrands verloren gehen. Darüber hinaus wird durch den westlichen Ausbau eine nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützte Fläche mit dem Charakter „Sumpfwald mittlerer Ausprägung“ (L432) betroffen. Es werden circa 200 m² des Biotops überbaut. Nach alledem ist der Entfall der Vorprüfung zweckmäßig und eine UVP durchzuführen (§ 7 Abs. 3 S. 2 UVPG).

1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie)

Einer förmlichen Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht. Nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung ist damit eine Vorprüfung beziehungsweise Einschätzung vorgeschaltet. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nur dann erforderlich, wenn und soweit Beeinträchtigungen des Schutzgebietes nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. Die FFH-Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, NuR 2008, S. 115).

Im näheren Umfeld der Planung liegen keine Vogelschutzgebiete. Nordöstlich des Untersuchungsgebietes befindet sich in einer Entfernung von ca. 100 m das FFH-Gebiet 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt“. Es ist weder durch den Eingriff unmittelbar betroffen, noch wird in Bereiche eingegriffen, die mit dem FFH-Gebiet in Verbindung stehen. Typisch für dieses FFH-Gebiet sind Flugsanddünen im Übergangsbereich zur Frankenalb mit Sandrasen, Trocken-Kiefernwäldern, Kalkbuchenwälder und Bäche sowie ein Ausschnitt des Albtraufs mit naturnahen quellenreichen Hangwäldern und einem ehemaligen Kalksteinbruch. Durch den Ausbau der B 299 kommt es zu keiner erheblichen Veränderung der Störkulisse, daher sind erhebliche Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten und Lebensraumtypen auszuschließen.

Im Ergebnis können deshalb negative Wirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumtypen und Arten des Gebiets ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung des Gebiets durch das Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen ist wegen seiner gänzlich fehlenden Wirkungen auf die Erhaltungsziele ebenso nicht zu erkennen. Eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsprüfung war folglich vorliegend nicht durchzuführen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Vorbemerkungen

2.1.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. innerhalb des Gebietes der Gemeinde Sengenthal und beinhaltet das Umfeld des planfestzustellenden Trassenabschnitts der Bundesstraße 299 in einem rund 1,5 Kilometer langen und rund 200 Meter breiten Korridor (im Mittel jeweils rund 100 Meter beidseits der Bundesstraße 299 im Hinblick auf den bestandsorientierten Ausbau). Die Anpassung des

untergeordneten Straßen- und Wegenetzes ist im Untersuchungsgebiet vollständig enthalten.

Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte durch den Vorhabenträger entsprechend der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und orientiert sich an den Nutzungsgrenzen in der Landschaft und an der Reichweite möglicher Beeinträchtigungen. Die Auswahl des Untersuchungsgebietes stellt weder eine unzulässige Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar.

Eine detaillierte Beschreibung des Untersuchungsgebietes findet sich im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Planordner: Unterlage 19.1.1) sowie der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Planordner: Unterlage 19.2). Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

2.1.2 Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe

Grundsätzlich ist die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 Abs.1 S.4 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen wurde in diesem Beschluss nur die planfestgestellte Variante für den dreistreifigen Ausbau der B 299 überprüft, da keine vernünftigen Alternativen bestanden, welche in Betracht zu ziehen waren. In diesem Zusammenhang wird auf die unter Ziffer B.II.3.2.2 dieses Beschlusses genannten Gründe verwiesen.

2.1.3 Beschreibung des Vorhabens

Das vorliegende Bauvorhaben ist in Ziffer B.I.1 dieses Beschlusses beschrieben.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Planordner: Unterlage 1) in Verbindung mit den Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen (Planordner: Unterlagen 5, 6 und 14), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans mit Anlagen (Planordner: Unterlage 19.1.1) sowie der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Planordner: Unterlage 19.2). Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

2.2 Zusammenfassende Darstellung von Umwelt und Umweltauswirkungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens; Beschreibung von Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 24 UVPG)

2.2.1 Lage und landschaftliche Gliederung

Der Planfeststellungsabschnitt umfasst den dreistreifigen Ausbau der bestehenden Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. - Neustadt a.d.Donau“ zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord, Bau-km 0±000 (= B 299 Abs. 1350 St. 0,301), und Sengenthal/Süd, Bau-km 1+468 (= B 299 Abs. 1350 St. 1,769). Der Abschnitt liegt innerhalb des Gebietes der Gemeinde Sengenthal.

Naturräumlich betrachtet liegt das Untersuchungsgebiet im Naturraum „Vorland der mittleren Frankenalb“, einem Bereich aus Flugsanden, aus einem Anmoor sowie der Jurensismergel- oder Opalinuston-Formation.

Im Untersuchungsgebiet und in dessen näherem Umfeld kommen keine Vogelschutzgebiete des Netzes Natura 2000 im Sinne des § 32 BNatSchG vor. Nordöstlich des Untersuchungsgebietes befindet sich in einer Entfernung von ca. 100 m das FFH-Gebiet „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt“ (DE 6734-371); aufgrund des Abstandes erfolgt kein unmittelbarer Eingriff. Auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer B.II.1.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Es sind keine Landschaftsschutzgebiete vom geplanten Ausbauvorhaben betroffen. Das Untersuchungsgebiet liegt laut dem Regionalplan für die Region Regensburg innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes „Sandföhrenwälder südlich Neumarkt“. Neue Nutzungen oder landschaftsverändernde Maßnahmen sollen in diesem Raum sorgfältig geprüft werden. Da es sich um einen Ausbau einer bestehenden Straße handelt, wird nicht erheblich in die Landschaft eingegriffen.

Die Straße verläuft nicht direkt durch bebauten Gebiet. Die nächstgelegenen Siedlungsflächen der Ortschaft Sengenthal befinden sich ca. 130 m östlich der bestehenden B 299 hinter einem Lärmschutzwall. Westlich der B 299 befindet sich in einer Entfernung von ca. 100 m der Campingplatz „Ölkuchenmühle“. Südöstlich des Ausbaubereiches wurde ein Nahversorgungszentrum errichtet.

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal zwischen Sengenthal und Buchberg dient als wichtiges Naherholungsgebiet für die örtliche Bevölkerung. Entlang des Kanals verlaufen überregionale Rad- und Wanderwege wie der Fünf-Flüsse-Radweg oder der König-Ludwig-Radweg. Ein örtlicher Wanderweg quert die B 299 zwischen Sengenthal und der Ölkuchenmühle. Den Wäldern im Untersuchungsgebiet kommt im Waldaktionsplan keine besondere Funktion für die Erholung zu.

Eine Vorbelastung besteht vor allem durch die bereits bestehende Bundesstraße 299 mit entsprechenden Auswirkungen unter anderem auf das Landschaftsbild.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, 19.1.1 und 19.2) Bezug genommen.

2.2.2 Allgemeine Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind die nachfolgend genannten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für landwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft. Die anlagenbedingten Wirkfaktoren wirken dauerhaft auf Natur und Landschaft ein.
- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich durch Nutzung von Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätze, Lagerplätze, Behelfsumfahrungen sowie Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen während der Bauphase. Teilweise ist durch die baubedingte Inanspruchnahme ein Abschieben des Oberbodens für provisorische Wege und Lagerflächen nötig. Auch Überschüttungen von Boden mit anderem Oberboden können vorkommen. Abschieben, Überschüttungen und Befahren mit Baufahrzeugen führen zu einer Zerstörung der Vegetation beziehungsweise zu einer Bodenverdichtung.
- Betriebsbedingte Auswirkungen sind Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Dabei können infolge des Straßenverkehrs bereits bestehende erhebliche Beeinträchtigungen durch den Ausbau der Bundesstraße 299 im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt verstärkt werden.
- Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen sein, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt ein. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (zum Beispiel Flächenüberbauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (zum Beispiel die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

Nachfolgend werden die erheblichen Wirkungen auf die Umwelt, gegliedert in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen, zusammengefasst.

Dargestellt werden dabei auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 24 UVPG). Ausführlich können die Wirkungen auf die Umwelt im Erläuterungsbericht (Planordner: Unterlage 1), im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planordner: Unterlage 19.1.1) und der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Planordner: Unterlage 19.2) entnommen werden.

2.2.3 Schutzgut Mensch

Die B 299 verläuft in diesem Abschnitt westlich der Ortschaft Sengenthal auf deren Gemeindegebiet; sie weist am nördlichen Ausbaubeginn einen Anschluss an die NM 18 und beim südlichen Ausbauende eine von Süden kommende Zufahrt zur Ortschaft Sengenthal auf. Aufgrund ihrer Lage als von Nord nach Süd verlaufende Verkehrsachse hat sie eine überregionale Verbindungsfunktion mit hervorgehobener Verkehrsbedeutung für die Erschließung Ostbayerns und fungiert dabei auch als wichtiger regionaler und überregionaler Zubringer zu den Bundesautobahnen A 3, A 6 und A 9. Neben der Verbindung der wirtschaftlichen Zentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d. Donau dient sie auch dem regionalen Verkehr als wichtige Verbindungsstraße zu den umliegenden Ortschaften und ist somit für den Raum Neumarkt aufgrund ihrer maßgeblichen Erschließungs- und Verbindungsfunktion von besonderer Bedeutung für die Umlandgemeinden.

Die Straße verläuft nicht direkt durch bebauten Gebiet. Die nächstgelegenen Siedlungsflächen der Ortschaft Sengenthal befinden sich ca. 130 m östlich der bestehenden B 299 hinter einem Lärmschutzwall. Westlich der B 299 befindet sich in einer Entfernung von ca. 100 m der Campingplatz „Ölkuchenmühle“. Südöstlich des Ausbauendes wurde ein Nahversorgungszentrum errichtet.

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal zwischen Sengenthal und Buchberg dient als wichtiges Naherholungsgebiet für die örtliche Bevölkerung. Entlang des Kanals verlaufen überregionale Rad- und Wanderwege wie der Fünf-Flüsse-Radweg oder der König-Ludwig-Radweg. Ein örtlicher Wanderweg quert die B 299 zwischen Sengenthal und der Ölkuchenmühle.

Den Wäldern im Untersuchungsgebiet kommt im Waldaktionsplan keine besondere Funktion für die Erholung zu.

Das gesamte Untersuchungsgebiet befindet sich laut Regionalplan innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes „Sandföhrenwälder südlich Neumarkt“.

Der Ausbau der B 299 führt zu keiner erheblichen Änderung des Landschaftsbildes. Aufgrund der schon vorhandenen B 299 kommt es durch die Maßnahme zu keiner erheblichen Neubeeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion; es werden keine für die Erholung relevanten Bereiche neu zerschnitten.

Während der Bauzeit kann es zeitweise zu Einschränkungen in der Nutzbarkeit von einzelnen Wegen sowie zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungseignung der im Umfeld der Bundesstraße 299 liegenden Flächen durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen. Zudem wird auch das Landschaftsbild in dieser Zeit in gewissem Grad vorübergehend durch den Baustellenbetrieb optisch beunruhigt und beeinträchtigt.

2.2.3.1 Umweltauswirkungen

2.2.3.1.1 Wohnfunktion

2.2.3.1.1.1 Baubedingte Wirkungen

Während der Bauarbeiten kann es durch Lärm, Abgase, Erschütterungen, optische Wirkungen etc. zu vorübergehenden Beeinträchtigungen der Wohnfunktion in den Siedlungsbereichen kommen, die sich jedoch angesichts des bereits vorhandenen Lärmschutzwalles zwischen dem Ausbauabschnitt und der Wohnbebauung nicht erheblich auswirken. Westlich der B 299 befindet sich der Weiler Ölkuchenmühle mit angeschlossenem Campingplatz, der als Sondergebiet und bzgl. seiner Schutzwürdigkeit in die Kategorie „Kern-, Dorf- und Mischgebiete“ eingestuft wird.

Die baubedingten Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) auf die benachbarten Siedlungsbereiche entlang der Ausbaustrecke werden soweit wie möglich auf ein Mindestmaß reduziert. Die Baustelle wird so geplant, eingerichtet und betrieben, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) wird eingehalten.

Aufgrund der Bedeutung der B 299 als Autobahnzubringer und wichtige Verbindungsstraße für die örtlichen Industrie- und Gewerbegebiete, muss der Verkehr während der Bauzeit zumindest in Fahrtrichtung Nord dauerhaft aufrechterhalten werden. In Fahrtrichtung Süd wird eine Umleitung von der Anschlussstelle Sengenthal/Nord über die NM 18 und die GVS Sengenthal zur Anschlussstelle Sengenthal/Süd der B 299 eingerichtet. Kurzzeitig, während des Einbaus der Deckschicht auf der gesamten Fahrbahnbreite, wird auch der Verkehr in Fahrtrichtung Süd über diese Umleitung geführt. Dies kann zu einer temporären Zunahme des Verkehrslärms in den an der alten Bundesstraße gelegenen Siedlungsgebieten führen.

2.2.3.1.1.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Durch den bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 299 beschränken sich die anlagebedingten Auswirkungen auf den Nahbereich um die Fahrbahn. Im Vergleich zum Bestand verringert sich mit dem geplanten Ausbauvorhaben durch die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung der Umgebung. Der entsprechend der Verkehrsprognose zu erwartende Zuwachs des Verkehrsaufkommens um circa 4 % ist zum Teil die Folge der generellen Verkehrsentwicklung und kann daher nicht ausschließlich auf den Ausbau der B 299 zurückgeführt werden.

2.2.3.1.1.3 Betriebsbedingte Wirkungen

- **Lärmauswirkungen**

Durch den geplanten dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 wird in einem von Verkehrslärm bereits vorbelasteten Bereich eine vorhandene Geräuschquelle intensiver vom Verkehr genutzt.

Entsprechend der Verkehrsprognose für das Jahr 2035 ergibt sich im Ausbaubereich eine Verkehrsbelastung von rund 14.400 Kfz/24 h. Für das Prognosejahr 2035 wird für den plangegegenständlichen Ausbauabschnitt ein Schwerverkehrsanteil von rund 8,5 % (8 % am Tag und 12 % in der Nacht) prognostiziert. Bezüglich des Prognosehorizontes 2035 wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für den Ausbauabschnitt der Bundesstraße 299 ist eine Straßenoberfläche mit einem Korrekturwert D_{Stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 vorgesehen (vgl. auch Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 7 dieses Beschlusses sowie Planunterlage 22).

Die unter Berücksichtigung dieser Maßnahme durchgeführten schalltechnischen Berechnungen (Planordner: Unterlage 17.1) haben ergeben, dass bei Verwirklichung des plangegegenständlichen Ausbauvorhabens im Prognosejahr 2035 die maßgeblichen, gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag und bei Nacht an keinem Wohngebäude überschritten werden und dass es zu keiner zusätzlichen Belastung von Wohngebieten kommt.

Die Berechnungen liefern unabhängig von der Entfernung der jeweiligen Immissionsorte für das Prognosejahr 2035 im Vergleich Planungsnullfall (ohne Ausbaumaßnahme) und Planungsfall (mit Ausbau) nahezu identische Werte. Geringfügige Pegelerhöhungen (Tag: 0,5 dB(A); Nacht: 0,4 dB(A)) sind in Relation zum jeweiligen Beurteilungswert ohne Bedeutung.

- **Luftinhaltsstoffe**

Zu den Auswirkungen auf den Menschen kann auch der durch den Kraftfahrzeugverkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen. Bei Verbrennungsprozessen in Kraftfahrzeugen entstehen Abgase, die zu Luftverunreinigungen führen. Zusätzlich werden von der Straße infolge Staubaufwirbelung, Straßen- und Reifenabrieb, sowie Brems- und Kupplungsbelagabrieb Partikel emittiert. Auf die Schadstoffimmissionen wirkt sich die Verkehrszunahme insoweit ungünstig aus, als sich dadurch die vorhandene Belastung erhöht. Einen entgegengesetzten Einfluss hat jedoch die Abnahme der spezifischen Kfz-Emissionen, die durch die fortschreitende Verbesserung der Fahrzeugtechnik bedingt und auch zu erwarten ist.

Im Planungsabschnitt wurden die Schadstoffbelastungen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS) für die Verhältnisse nach Durchführung des geplanten Ausbaus der Bundesstraße 299 für die am nächsten zur Ausbaumaßnahme gelegene Bebauung im Abstand von 87 m (östlich B 299) bzw. 90 m (westlich B 299) ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) verglichen (Planordner: Unterlage 17.2).

Aufgrund der unklaren Sachlage hinsichtlich der Ausgangsdaten (Diesel-PKW) ist eine Aktualisierung der Berechnungsgrundlagen durch den Gesetzgeber in Bearbeitung. Solange diese neue Grundlage nicht vorliegt, kann eine Beurteilung nur bis zum Prognosejahr 2030 vorgenommen werden. Die Berechnungen liefern unabhängig von der Entfernung für das Prognosejahr 2030 im Planungsnullfall und Planungsfall (ohne bzw. mit Anbau Zusatzfahrstreifen) nahezu identische Werte (Planordner: Unterlage 17.2). Geringfügige Be- bzw. Entlastungen sind in Relation zum jeweiligen Beurteilungswert ohne Bedeutung.

Alle für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 39. BImSchV für die Jahresmittelwerte von PM_{10} , $PM_{2,5}$ und NO_2 zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation im Sinne der RLuS werden sowohl im Bestand als auch nach Anbau des Zusatzfahrstreifens für die nächstgelegene Bebauung eingehalten. Die Belastungen mit PM_{10} von bis zu rund $20,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und NO_2 von bis zu $9,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bleiben hinter dem gesetzlichen Grenzwert von je $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zurück (§§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 39. BImSchV). Ebenso überschreitet die Belastung mit $PM_{2,5}$ von bis zu rund $13,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht den gesetzlichen Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (§ 5 Abs. 2 39. BImSchV). Der Grenzwert für den Tagesmittelwert von PM_{10} wird voraussichtlich 17 Mal überschritten, wobei 35 Überschreitungen im Jahr zulässig sind (§ 4 Abs. 1 39. BImSchV). Der Stundenmittelwert von NO_2

wird 1 Mal überschritten bei 18 zulässigen Überschreitungen pro Kalenderjahr (§ 3 Abs. 1 39. BImSchV).

2.2.3.1.2 Freizeit und Erholung

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal zwischen Sengenthal und Buchberg dient als wichtiges Naherholungsgebiet für die örtliche Bevölkerung. Entlang des Kanals verlaufen überregionale Rad- und Wanderwege wie der Fünf-Flüsse-Radweg oder der König-Ludwig-Radweg. Ein örtlicher Wanderweg quert die B 299 zwischen Sengenthal und der Ölkuchenmühle. Den Wäldern im Untersuchungsgebiet kommt im Waldfunktionsplan keine besondere Funktion für die Erholung zu. Das gesamte Untersuchungsgebiet befindet sich laut Regionalplan innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes „Sandföhrenwälder südlich Neumarkt“.

Im Nahbereich der Bundesstraße 299 sind die Flächen bereits großen Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung nur wenig attraktiv. Durch den Ausbau der Bundesstraße 299 wird die Situation nicht erheblich verändert.

Durch die Bundesstraße 299 besteht bereits derzeit ein Trenneffekt zwischen den westlich und östlich liegenden Gebieten. Mit dem dreistreifigen Ausbau wird diese Landschaftszerschneidung in der Grundfläche zwar verbreitert, die bestehende Querdurchlässigkeit der Bundesstraße 299 in Bezug auf die Nutzung der Freiräume beidseits der Bundesstraße 299 bleibt jedoch erhalten.

2.2.3.1.2.1 Baubedingte Wirkungen

Während der Bauzeit ist eine Beeinträchtigung auch von weiter von der Bundesstraße 299 entfernt gelegenen, für Erholung genutzte Bereiche durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen möglich.

2.2.3.1.2.2 Anlagenbedingte Wirkungen

Wege und Flächen mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung sind durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen. Für Wegeverbindungen ergeben sich über die Bauzeit hinaus keine Einschränkungen.

2.2.3.1.2.3 Betriebsbedingte Wirkungen

Die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe finden in vorbelasteten Bereichen angrenzend und im Umfeld der bestehenden Bundesstraßentrasse statt. Eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch Erhöhung von betriebsbedingten Auswirkungen nach dem Ausbau ist nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die Eignung des Gebietes für Erholungszwecke werden nachfolgend unter Ziffer 2.2.8 behandelt.

2.2.3.1.3 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat das Bauvorhaben ferner insoweit, als landwirtschaftlich genutzte Flächen für das Vorhaben selbst sowie für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, die damit als Produktionsflächen ausfallen.

Die Parallelwege auf der Westseite sowie der Parallelweg auf der Ostseite der B 299 werden nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (DWA-A 904) mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 m ausgebaut (Planordner: Unterlage 14). Wie im Bestand sind keine Ein- und Abbiegevorgänge des landwirtschaftlichen Verkehrs auf der B 299 möglich, da die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen vollständig über das bestehende bzw. ergänzte nachgeordnete Straßennetz in Form von durchgängigen Parallelwegen erfolgt.

2.2.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen

2.2.4.1 Lebensräume

Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes liegen östlich und westlich der B 299 überwiegend landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen. Entlang der Straße sind mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren trocken-warmer Standorte sowie frischer bis mäßig trockener Standorte zu finden, die eine mittlere naturschutzfachliche Bedeutung besitzen. Im nördlichen Bereich des Bezugsraums lassen sich östlich der B 299 mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren feuchter bis nasser Standorte verorten. Auf mittlerer Höhe im Untersuchungsgebiet, entlang des Leitgrabens, befindet sich östlich der B 299 eine mäßig artenreiche seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiese. Auf gleicher Höhe liegt auf der westlichen Seite der B 299 ein kleiner strukturarmer Privatgarten mit hohem Rasenanteil. Im südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets kommen artenarme Säume und Staudenfluren, ein Regenrückhaltebecken sowie mesophile Gebüsche/Hecken und eine Baumschule vor.

Neben dem Offenland finden sich beidseits der B 299 in der nördlichen Hälfte des Untersuchungsgebiets und im Südwesten des Gebietes Wald- und Gehölzflächen. In der nördlichen Hälfte des Untersuchungsgebietes wächst vorwiegend strukturreicher Nadelforst mittlerer Ausprägung, bestehend aus Kiefern und/oder Fichten. Im Nordosten des Bezugsraumes befindet sich ein mesophiles Gebüsch. Zwischen der Straße und den Waldflächen sind in der Regel bis zu 17, im Maximalfall bis zu 24 Meter breite mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren frischer bis mäßig trockener Standorte sowie im Übergang zwischen Staudenfluren und Waldfläche Waldmäntel frischer bis mäßig trockener Standorte vorzufinden. Beide Biotoptypen sind von mittlerer naturschutzfachlicher Bedeutung. Im Nordwesten des Untersuchungsgebietes kommt zwischen den bereits erwähnten Nadelforstflächen ein Kiefernwald nährstoffarmer, stark

saurer Standorte mittlerer Ausprägung vor, der sich auf einer Flugsanddüne befindet und nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit Art. 23 BayNatSchG einen geschützten Biotoptyp darstellt. Die Krautschicht dieses Biotops besteht überwiegend aus Preiselbeere, Besenheide und Drahtschmiele.

Südlich der beschriebenen Waldflächen durchfließt der Leitgraben das Untersuchungsgebiet. Westlich der B 299 ist dieser naturnah ausgeprägt, weiter südlich schließt sich ein Sumpfwald mittlerer Ausprägung an, der einen geschützten Biotoptypen nach § 30 BNatSchG darstellt. Die Baumschicht dieses Sumpfwaldes ist überwiegend mit älteren Schwarzerlen bewachsen; der Unterwuchs ist teils fehlend, teils besteht er aus Traubenkirsche und Faulbaum und wird in der Krautschicht durch Brennnessel und Rohrglanzgras ergänzt. Östlich der B 299 befindet sich der Leitgraben in einem naturfernen Zustand. Die Waldbereiche im Südwesten des Untersuchungsgebietes bestehen aus strukturreichen Nadelholzforsten mittlerer Ausprägung.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, 19.1.1 und 19.2) verwiesen.

2.2.4.2 Lebensraumtypische Tier- und Pflanzenarten

Im Rahmen der Erfassung der Avifauna wurden in den Offenlandbereichen unter anderem die Feldlerche, der Stieglitz, das Braunkehlchen und der Turmfalke nachgewiesen, wobei die beiden erstgenannten Arten als planungsrelevant einzustufen sind. In den Waldbereichen konnten Vogelarten wie der Grünspecht oder der Mäusebussard beobachtet werden, in den Übergangsbereichen zum Offenland wurden zudem die Goldammer, der Baumpieper und der Star erfasst. Die Kartierung der Fledermausarten auf Höhe des von Baumbewuchs begleiteten Regenrückhaltebeckens konnte eine mittlere Bedeutung als Fledermauslebensraum der Offenlandbereiche nachweisen. Unter anderem wurde das Vorkommen des Großen Abendseglers, der Zwergfledermaus und der Mückenfledermaus festgestellt. Die Zauneidechse wurde im Rahmen der Kartierungen im Bezugsraum nachgewiesen. Durch ein Mosaik aus geeigneten Lebensräumen wie Gräben, Waldrändern, Gebüsch, Hecken, Hangflächen und Offenflächen konnte sich eine stabile Population der Zauneidechse im Untersuchungsgebiet etablieren. Eine große Dichte an Zauneidechsen im Offenland konnte zum einen an den Böschungen der Brücke nachgewiesen werden, die von Sengenthal kommend zur Ölkuchenmühle führt, zum anderen konnte ein gehäuftes Vorkommen von Zauneidechsen nahe der Kreuzung festgestellt werden, an der die Straße von Schmidmühle kommend auf die B 299 trifft. Die Waldränder und Böschungen innerhalb der Waldbereiche stellen nur ein Streifgebiet der Zauneidechse dar, da die Waldgebiete angrenzend an optimalen Lebensräumen wie sonnenbeschienenen, sandigen Straßenböschungen im Offenland liegen. Die Zauneidechse ist deshalb auch hier an den

Waldrändern vereinzelt vorzufinden. Im Übergang zwischen Wald und Offenland konnten einige Fledermausarten wie der Große Abendsegler, die Zwergfledermaus und die Rauhaufledermaus nachgewiesen werden. Durch die aufgezeichneten Aktivitäten der verschiedenen Fledermausarten ergeben sich Hinweise auf mögliche Fledermausquartiere in der Nähe. Den Wäldern mit Waldrändern ist eine mittlere Bedeutung als Fledermauslebensraum zuzuweisen. Zudem wurde entlang der Waldränder an potentiell geeigneten Habitaten außerdem das Vorkommen der Haselmaus überprüft, jedoch konnte die Art im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden.

Im Übrigen wird bezüglich der Einzelheiten auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, 19.1.1 und 19.2) verwiesen.

2.2.4.3 Weitere geschützte Gebiete und Bestandteile der Natur

- **Natura 2000-Gebiete**

Im näheren Umfeld der Planung liegen keine Vogelschutzgebiete.

Nordöstlich des Untersuchungsgebietes befindet sich in einer Entfernung von ca. 100 m das FFH-Gebiet „Binnendünen und Albrauf bei Neumarkt“ (DE6734-371). Es ist weder durch den Eingriff unmittelbar betroffen, noch wird in Bereiche eingegriffen, die mit dem FFH-Gebiet in Verbindung stehen. Durch den Ausbau der B 299 kommt es zu keiner erheblichen Veränderung der Störkulisse, daher sind erhebliche Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten und Lebensraumtypen auszuschließen.

- **Regionalplan**

Das Untersuchungsgebiet und der Eingriffsbereich liegen laut dem Regionalplan für die Region Regensburg innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes „Sandföhrenwälder südlich Neumarkt“, in dem den Belangen von Natur und Landschaft besondere Bedeutung beigemessen werden soll. Da das Gebiet durch eine für die Region typische Landschaft geprägt ist, sollten neue Nutzungen oder landschaftsverändernde Maßnahmen in diesem Raum sorgfältig geprüft werden. Es wird nicht erheblich in die Landschaft eingegriffen, da es sich um einen Ausbau einer bestehenden Straße handelt.

- **Landschaftsschutzgebiete**

Es werden keine Landschaftsschutzgebiete durch den geplanten Ausbau der B 299 beeinträchtigt.

- **Geschützte Biotop- und Lebensraumtypen gem. Anhang I FFH-RL**

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere amtlich kartierte, nach § 30 BNatSchG sowie § 23 BayNatSchG geschützte Biotop- und Lebensraumtypen:

- Heidekrautreicher Mooskiefernwald auf Flugsand
- Bruch- und Feuchtwaldbestände, Erlensäume am Bach und am Leitgraben, zwischen Seitzer- und Schmidmühle, nordwestlich und südwestlich von Sengenthal
- Nasswiesen in der engeren und weiteren Wiffelsbachaue
- Abschnitt des Ludwig-Donau-Main-Kanals südwestlich und westlich von Sengenthal

Von den hier aufgeführten Biotopen wurden diejenigen im Rahmen der Biotoptypenkartierung begangen, die im Abstand bis 50 m zum Eingriffsgebiet liegen. Durch das Vorhaben wird ein schmaler Streifen des Biotoptyps „Sumpfwälder mittlerer Ausprägung“, der gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützt wird, versiegelt, überbaut bzw. zeitlich in Anspruch genommen. Ein weiterer Bereich wird durch betriebsbedingte Wirkungen beeinträchtigt. Durch entsprechende Ersatzmaßnahmen kann die entstandene Beeinträchtigung jedoch ausgeglichen werden. Im Übrigen wird bezüglich der Einzelheiten auf die vorangegangenen Ausführungen in Ziffer 2.2.4.1 sowie auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1 und 19.2) verwiesen.

2.2.4.4 Umweltauswirkungen

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind, beeinflusst. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der vorhabenbedingte Schadstoffaustrag in die Luft, Verkehrslärm, die Ableitung des Straßenoberflächenwassers, vorhabenbedingte Flächenumwandlung und Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzu kommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

2.2.4.4.1 Bau- und anlagenbedingte Wirkungen

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen empfindlicher Biotope im Nahbereich des Eingriffs sowie von Biotopen mit langen Entwicklungszeiten oder mit Funktionen für planungsrelevante Tierarten wird die Baufeldfreimachung jahreszeitlich auf den Zeitraum 01.10 bis 28./29.02. eingeschränkt (Maßnahme 1 V). Zusätzlich werden im unmittelbaren Baustellenbereich Biotopschutzzäune aufgestellt (Maßnahme 2 V).

Durch das Vorhaben ergeben sich durch Versiegelung, Überbauung und temporäre Inanspruchnahme Beeinträchtigungen der Biotope im Eingriffsbereich. Als höherwertige Biotope betrifft dies vor allem den Sumpfwald westlich der Straße und die Nadelholzforste und Waldmäntel im nördlichen Untersuchungsgebiet.

Horststandorte der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Greifvogelarten wie Mäusebussard und Schwarzmilan sind durch den Ausbau nicht betroffen. Die Funktion des Planungsraumes als Nahrungshabitat wird durch die vorhabenbedingten Flächenverluste nicht beeinträchtigt. Während der Bauphase werden die Straßennebenflächen eher weniger attraktiv, da die Vögel zu dieser Zeit weniger Beute in den Baustreifen antreffen als sonst. Nach Abschluss der Bautätigkeiten entspricht der Zustand bald wieder dem ursprünglichen Zustand, so dass diesbezüglich keine Veränderung festzustellen ist. Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Freibrütern, die jedes Jahr ein neues Nest anlegen, werden aufgrund der Rodungszeitbeschränkung auf das Winterhalbjahr nicht beschädigt. Höhlenbrüter, wie etwa Spechte, sind nicht betroffen, da ausbaubedingt keine bestehenden Höhlen- und Biotopbäume entfernt werden müssen.

Das Untersuchungsgebiet wurde als mittelbedeutsamer Lebensraum für die vorkommenden Fledermausarten eingestuft. Breitflügelfledermaus und Zweifarbfledermaus sind Arten, die als Quartierstandorte Spalten und ähnliche Strukturen an Gebäuden nutzen. Durch die Verlagerung der Rodungsarbeitszeit auf außerhalb der Wochenstundenzeit von Fledermäusen (Maßnahme 1 V) sind auch die baumhöhlenbewohnenden Fledermausarten wie Großer Abendsegler, Fransenfledermaus, Kleinabendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus und Wasserfledermaus nicht durch den Ausbau betroffen. Mögliche Fledermausquartiere in Gebäuden werden durch den Ausbau ebenfalls nicht beeinträchtigt.

Die Arten Biber und Wildkatze sind eingriffsunempfindlich, da keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten durch das Bauvorhaben betroffen und neue Zerschneidungseffekte aufgrund des Ausbaus der bestehenden Straße nicht gegeben sind.

Das Vorkommen der Haselmaus im Untersuchungsgebiet kann aufgrund der Kartierergebnisse mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Haselmaus ist daher vom Eingriffsvorhaben nicht betroffen.

Im Untersuchungsgebiet kommen einige Bereiche vor, die als Fortpflanzungs- und Ruhegebiet der Zauneidechse eine besondere Bedeutung als Lebensraum aufweisen. Eingriffe in diese Lebensräume werden soweit wie möglich vermieden. Im unmittelbaren Eingriffsbereich der B 299 befinden sich Streifgebiete der Zauneidechse. Um die Tötung oder Verletzung von Einzelindividuen in diesem Bereich zu verhindern, werden Rodungsarbeiten und Baufeldfreiräumung außerhalb der Hauptaktivitäts- und Fortpflanzungszeit der Zauneidechse durchgeführt (Maßnahme 1 V). Eine baubedingte Beeinträchtigung der unmittelbar an das Baufeld angrenzenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch das Aufstellen von Biotopschutzzäunen verhindert (Maßnahme

2 V). Gegenüber benachbarten Bautätigkeiten sind Zauneidechsen sehr störungstolerant und es ist nach Beendigung der Bautätigkeit von einer schnellen Wiederbesiedlung der Straßenböschungen durch die Zauneidechse auszugehen.

Auf die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planordner: Unterlage 19.1.3) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.2.4.4.2 Betriebsbedingte Wirkungen

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den geplanten dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 verbreitert. Für die Tierwelt ergeben sich durch Verkehr, über die bereits bestehenden Vorbelastungen der bestehenden Bundesstraße 299 hinaus, keine weiterreichenden betriebsbedingten Effekte.

In oder an Hecken brütende Vögel werden - neben der Erweiterung der Straße - durch deren Bau und der damit verbundenen Verschiebung der Effektdistanzen nach Westen zusätzlich beeinträchtigt. Dies betrifft ein Brutpaar der Goldammer und ein Brutpaar des Stieglitzes. Die Brutpaarverluste werden mit der Maßnahme 1.3 A_{CEF} „Anlage eines naturnahen Waldmantels“ und 1.1 A_{CEF} „Entwicklung einer artenreichen Staudenflur“ ausgeglichen. Ebenso kommt es störungsbedingt zu einer Funktionsbeeinträchtigung der Fortpflanzungsstätte eines Feldlerchenbrutpaares. Die Minderung der Habitatqualität durch die Effekte der Straße wird über die Maßnahme 2 A_{CEF} „Anlage eines Blühstreifens“ ausgeglichen. Das Tötungsrisiko durch Kollision bei der Suche nach Beute in unmittelbarer Straßennähe ist zwar generell für diese Arten hoch, eine Veränderung dieser Situation durch den Straßenausbau ist jedoch nicht zu erwarten.

Die Gefährdung für die Breitflügelfledermaus und Zweifarbfledermaus bezüglich des Kollisionsrisikos an Straßen wird als gering eingeschätzt. Auch für Arten mit einem generell höheren Kollisionsrisiko ist von keiner Zunahme des Tötungsrisikos durch den Ausbau auszugehen, da es ausbaubedingt zu keiner erheblichen Verkehrszunahme kommt.

Die Schlingnatter konnte im Rahmen der Kartierungen nicht nachgewiesen werden. Aufgrund der benötigten Habitatausstattung (kleinräumiger und mosaikartiger Wechsel aus offenen und niedrigbewachsenen Standorten mit hoher Unterschlupfdichte) ist sie im Vorhabengebiet auch nicht zu erwarten.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch das Ausbauvorhaben zwar einige europarechtlich geschützte Arten grundsätzlich betroffen sind, aber unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen und Vermeidungsstrategien die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG nicht erfüllt werden.

Auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 9.1, 9.2 A, 9.3 und 9.4, 19.1.1, 19.1.3 und 19.2) und die nachfolgenden Ausführungen im materiell-rechtlichen Teil dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

2.2.5 Schutzgut Boden

Die Bodenverhältnisse im Untersuchungsgebiet ergeben sich aus den geologischen Bedingungen. Im nördlichen Übergangsbereich zwischen den Waldflächen und den Offenlandflächen befindet sich ein Anmoor. Gemäß der Bodenübersichtskarte besteht der Boden des Übergangsbereichs fast ausschließlich aus vom Grundwasser beeinflussten sandigen Gley und Braunerde-Gley. Der überwiegende Teil der Waldflächen wird jedoch durch Jurensismergel- oder Opalinuston-Formation geprägt. Hier ist Gley-Braunerde der dominierende Bodentyp. Im Bereich der stärker grundwassergeprägten Gleye entlang des Leitgrabens hat sich ein standortgerechter Sumpfwald entwickelt, der Boden weist hier ein hohes Potential für die natürliche Vegetation auf. Die sandigen Braunerde-Gleye weiter südlich können aufgrund des geringeren Grundwassereinflusses hingegen ackerbaulich genutzt werden. Die durchschnittlichen Acker- bzw. Grünlandzahlen im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. liegen bei 41 bzw. 38. Die überwiegend sandigen bis (schwach) lehmigen Böden im Bezugsraum weisen Ackerzahlen zwischen 16 und 43 auf. Überwiegend liegt die Ackerzahl jedoch unter der durchschnittlichen Ackerzahl des Landkreises. Die Ertragsfähigkeit ist als gering bis mittel einzustufen.

In den äußersten Südwesten des Bezugsraums fällt ein kleiner Teil des Bodendenkmals „Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ sowie des Baudenkmals „Ludwig-Donau-Main-Kanal“; in diese Fläche wird jedoch durch den Ausbau der B 299 nicht eingegriffen. Im übrigen Bezugsraum weist der Boden keine Archivfunktion auf.

Zwar sind durch den Ausbau der B 299 keine sehr wertvollen Bodenbestandteile betroffen, jedoch werden durch Versiegelung und Überbauung im Rahmen des Vorhabens die natürlichen Bodenfunktionen insgesamt beeinträchtigt und gehen teilweise komplett verloren, so dass die Bodenfunktion als planungsrelevant einzustufen ist.

2.2.5.1 Umweltauswirkungen

Zur Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Lebensraum und als Ertragsgrundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind im Wesentlichen folgende Faktoren als relevant anzusehen:

- Flächenumwandlung,
- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche,
- Schadstoffeintrag, vor allem infolge einer Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand,

- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen und Dämmen,
- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (wie Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

2.2.5.1.1 Baubedingte Wirkungen

Im Baufeldbereich treten während der Bauphase entlang der Trasse Beeinträchtigungen des Bodens durch Überschüttung und Verdichtung durch Baufahrzeuge auf. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden können so reduziert werden. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4 und 6 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.2.5.1.2 Anlagenbedingte Wirkungen

Belebter Boden geht bei dem verfahrensgegenständlichen Ausbauvorhaben durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, überwiegend in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Straßenkörpers) verloren und wird durch die Überbauung (neue Böschungen, Bankette) beansprucht.

Im Zuge der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von rund 1,85 ha neu versiegelt. Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen die Inanspruchnahme eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotenzials dar. Versiegelung, das heißt die Verdichtung oder Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien, verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasser- versickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen der neu zu errichtenden Verkehrsflächen sind deshalb:

- beschleunigter Oberflächenwasserabfluss,
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Durch die Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Die versiegelte Fläche und die

Fläche der begleitenden Böschungen, Wege und Nebenanlagen werden darüber hinaus der land- und forstwirtschaftlichen Produktion entzogen. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt die Regulierungs- und Speicherfunktion (wie beispielsweise für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Die vorliegende Ausbauplanung orientiert sich am Bestand und vermeidet dadurch erhebliche neue Reliefänderungen. Durch die weitgehende Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers wird die Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen durch das Bauvorhaben minimiert. Für Baustelleneinrichtungen werden nach Möglichkeit bestehende beziehungsweise geplante Straßennebenflächen sowie das bestehende Straßen- und Wegenetz vorübergehend in Anspruch genommen. Die während der Bauzeit beanspruchten Flächen (rund 0,85 ha) werden rekultiviert, so dass sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion nicht nachhaltig verloren gehen.

2.2.5.1.3 Betriebsbedingte Wirkungen

Die an die Straßentrasse angrenzenden Böden können auch durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch den Ausbau entsprechend verbreitert. Als Schadstoffquellen kommen insbesondere Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von zum Teil verkehrlich hoch belasteten Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der Bundesstraße 299 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 16 Abs. 5 S. 1 UVPG):

Aufgrund der Planfeststellungsbehörde allgemein vorliegender wissenschaftlicher Erkenntnisse lässt sich somit insgesamt feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen

von höchstens etwa 10 Meter beidseits der verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse abnimmt (BAST, Heft V 122, 2005 und Bayerisches Landesamt für Umwelt – Umwelt und Verkehr, 2001). Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, entsprechend verbreitert und um die neuen Fahrbahnbreiten verlagert. Prognosen, die unter Berücksichtigung einer Verkehrszunahme bis 2035 erstellt wurden, ergeben aber, dass aufgrund der in Zukunft verringerten Fahrzeugemissionen und des verbesserten Verkehrsflusses nicht mit vermehrten Schadstoffeinträgen zu rechnen ist. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (wie Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse.

Beeinträchtigungen des Bodens während des Baubetriebs wie beispielsweise durch den Baustellenverkehr oder das Betanken von Maschinen, werden entlang der Trasse und den Baustellenzufahrten nicht ganz auszuschließen sein. Hierzu enthält dieser Beschluss jedoch in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 entsprechende Auflagen, die entsprechende Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen vorsehen.

Zudem existiert beim Betrieb einer Straße immer eine potenzielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen.

Negative Einflüsse auf das Schutzgut Wasser durch den Schadstoffeintrag in den Boden sind aufgrund der nachfolgend unter Ziffer 2.3.4 dargelegten Faktoren weitgehend minimiert.

2.2.6 Schutzgut Wasser

Das Untersuchungsgebiet liegt im Grundwasserkörper „Feuerletten/Albvorland – Freystadt“. Für diesen sind die Bewirtschaftungs- bzw. Umweltziele „guter mengenmäßiger Zustand“ und „guter chemischer Zustand“ bereits erreicht. Hydrogeologisch liegt das Gebiet hauptsächlich in Bereichen quartärer Flussschotter aus sandigem Kies sowie zu kleinen Teilen im Westen des Untersuchungsgebiets in einem Bereich aus gering leitendem, wasserstauenden Ton- und Mergelstein. Südlich des Bauendes befindet sich ein Regenrückhaltebecken, welches vom Eingriff jedoch nicht betroffen ist. Im Südwesten schneidet ein sehr kleiner Abschnitt des Ludwig-Donau-Main-Kanals das Untersuchungsgebiet, wird aber durch den Ausbau der B 299 nicht negativ beeinflusst. Im Bezugsraum liegen weder Trinkwasser- noch Heilquellenschutzgebiete. Von Ölküchenmühle kommend von West nach Ost durchfließt der Leitgraben den Bezugsraum

und unterquert die B 299 ungefähr mittig im Untersuchungsgebiet durch einen Rohrdurchlass.

2.2.6.1 Bau- und Anlagebedingte Wirkungen

Die im vorangegangenen Abschnitt „Schutzgut Boden“ beschriebene Versiegelung wirkt sich auch auf das Schutzgut Wasser aus, da die entsprechenden Flächen künftig nicht mehr sickertfähig sind. Infolge der zusätzlichen Versiegelung von Flächen kommt es bei Niederschlägen daher zu einem vermehrten Oberflächenwasserabfluss. Bei entsprechenden Starkregenereignissen kann es zwar zu Ausuferungen und Überschwemmungen des nachfolgenden Graben- und Muldensystems kommen - dabei treten jedoch keine Verhältnisse ein, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen.

Es kommt zu keiner Querung von grundwassernahen Bereichen oder von Wasserschutzgebieten.

Die beiden Rohrdurchlässe für den Leitgraben müssen durch das Vorhaben um etwa 7 m nach Westen verlängert werden. Die zugehörige Sauberkeitsschicht reicht bis in den mittleren höchsten Grundwasserstand, wodurch zumindest zeitweise Kontakt zum Grundwasser besteht. Der für die Bettung bzw. Sauberkeitsschicht verwendete Beton wird so gewählt, dass eine Reaktion zwischen Beton und Grundwasser, die zu einer Lösung von Schadstoffen und somit Verunreinigung des Grundwassers führen könnte, ausgeschlossen werden kann. Ebenso muss das Gestein der Schroppenschicht so gewählt werden, dass keine Reaktion mit dem Grundwasser stattfindet. Bauzeitlich wird für die Verlängerung des Durchlasses eine Bauwasserhaltung erforderlich. Das entnommene Grundwasser sowie (evtl. verunreinigtes) Bauwasser werden über eine Sedimentationsanlage (Absetzcontainer) gereinigt und anschließend innerhalb der Baustelle in den Leitgraben eingeleitet oder im angrenzenden Gelände versickert; eine dauerhafte Beeinträchtigung ist hierdurch nicht gegeben. Weiterhin kann für die Verlängerung des Durchlasses eine vorübergehende Umleitung/Verrohrung des Leitgrabens erforderlich werden.

Bei Einhaltung der allgemeinen Regeln der Technik werden weder beim Bau noch anlagebedingt der mengenmäßige und der chemische Zustand des Grundwasserkörpers oder des nächstgelegenen Flusswasserkörpers wesentlich negativ beeinträchtigt.

Bei der Bauausführung sind die Vorschriften zum Schutz der Gewässer (Verhinderung von Schadstoffeinträgen in Grund- und Oberflächenwasser) und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen einzuhalten. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4, auf die nachfolgenden Ausführungen im materiell-rechtlichen Teil sowie auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, 8, 19.2 sowie insbesondere 18.1 und 18.2) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.2.6.2 Betriebsbedingte Wirkungen

Während des Betriebs der Bundesstraße 299 werden die durch den Fahrzeugverkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Straßenabrieb, Reifenabrieb, Tropfverluste) als Schweb- oder Feststoff vom Niederschlagswasser abtransportiert.

Die vorhandene Straßenentwässerung soll weitestgehend an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Für die B 299 und die Parallelwege wird damit das bestehende Konzept mit großflächiger Versickerung bzw. Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers in der Fläche (Böschungen und Mulden) beibehalten. Durch die Umsetzung entsprechend den einschlägigen Regelwerken wird die Grundwasserneubildung gefördert, die Wassermenge, die oberirdisch abfließen und damit zu Überflutungen führen kann, deutlich begrenzt und durch die Ausnutzung der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten ist zu erwarten, dass der Eintrag eventuell mitgeführter Schadstoffe in das Grundwasser weitgehend vermieden werden kann. Chloride aus der Salzstreuung werden durch Absetzvorgänge in den Versickermulden gepuffert. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge im Boden wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Weg zum Grundwasser verringert. Lediglich bei Starkregenereignissen, die über dem 5-jährigen Bemessungsregen liegen, erfolgt der Notüberlauf über Gräben und Durchlässe zum Leitgraben hin. Zu diesem Zeitpunkt ist mit einem erhöhten Wasserabfluss im Leitgraben zu rechnen, wodurch die zusätzliche Schadstoffbelastung in diesem Zusammenhang als nicht erheblich einzustufen ist.

Durch den geplanten dreistreifigen Ausbau der B 299 ist betriebsbedingt keine Verschlechterung der Zustandsklassen der jeweiligen Qualitätskomponenten des nächstgelegenen Flusswasserkörpers und des betroffenen Grundwasserkörpers zu erwarten; Veränderungen des örtlichen Gewässersystems sind somit unwahrscheinlich. Ein Eingriff in festgesetzte Überschwemmungsgebiete findet nicht statt und Retentionsraum geht nicht verloren.

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4, auf die nachfolgenden Ausführungen im materiell-rechtlichen Teil sowie auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, 8, 19.2 sowie insbesondere 18.1 und 18.2) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.2.7 Schutzgut Luft und Klima

Das Untersuchungsgebiet liegt in einer ebenen Fläche zwischen dem Ludwig-Donau-Main-Kanal und der Ortschaft Sengenthal. Die Offenlandflächen im südlichen Bereich stellen ein Kaltluftentstehungsgebiet dar. Allerdings kann die entstandene Kaltluft nicht zur Gemeinde hin abfließen, da Sengenthal leicht höher liegt als die Offenlandflächen.

Zudem stellt der östlich der B 299 bestehende Lärmschutzwall eine Barriere für fließende Kaltluft zwischen der Straße und Sengenthal dar. Weiterhin fungieren die Waldflächen als Frischluftentstehungsgebiete.

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfallende Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem LKW-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr an freier Strecke hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Ungewissheit. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethode" gefordert, sodass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die vorgenommenen Betrachtungen etwaiger Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft korrelieren zwangsläufig mit Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter, wie beispielsweise Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Diese Schutzgüter werden hinsichtlich des denkbaren Beeinträchtigungspotenzials durch Luftschadstoffe an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beurteilt. Insoweit wird in diesem Teil hierauf Bezug genommen.

Im unmittelbaren Straßenumfeld können kleinräumige und überwiegend vorübergehende Änderungen und Störungen des Kleinklimas durch den Verlust von Straßenbegleitgehölzen und offenen Straßenböschungen sowie durch Überbauung und Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen auftreten. Die beanspruchten Bestände sind allerdings für das Lokalklima sowohl qualitativ wie auch quantitativ nicht von essentieller Bedeutung. Der Verlust klimaregulierender Elemente wird mit der Anlage von

Gehölzflächen, Bäumen und Krautfluren im Rahmen der geplanten Gestaltungsmaßnahmen kompensiert. Der vorübergehende Verlust von Straßenbegleitgehölzen bedingt daher keine nachhaltigen Beeinträchtigungen der kleinklimatischen Verhältnisse.

2.2.7.1 Bau- und anlagebedingte Wirkungen

Durch den Ausbau der B 299 werden hauptsächlich die Säume zwischen der Bundesstraße und den Waldflächen beansprucht, lediglich auf der Westseite gehen durch den Ausbau der Straße schmale Streifen des Kiefernforstes verloren. Frischluftentstehungsgebiete werden somit nicht erheblich beeinträchtigt. Der Eingriff findet zwar in einem Kaltluftentstehungsgebiet statt, jedoch ist ausbaubedingt mit keiner Verkehrszunahme zu rechnen.

2.2.7.2 Betriebsbedingte Wirkungen

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Angaben der Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe (Planordner: Unterlage 17.2) hat ergeben, dass alle Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden (vgl. im Einzelnen die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.2.3).

Die prognostizierte Verkehrszunahme zwischen 2017/2018 und 2035 ist auch ohne den geplanten Ausbau anzunehmen. Wird berücksichtigt, dass durch die B 299 bereits eine Vorbelastung der Klimafunktion besteht und nur geringfügig Eingriffe in die Topographie erfolgen, ist von keiner erheblichen Verschlechterung der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion auszugehen.

2.2.7.3 Auswirkungen auf die nationalen Klimaschutzziele

Neben den vorangegangenen betrachteten Auswirkungen auf das lokale Klima sind seit der Neufassung des UVPG vom 16.05.2017 auch die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima zu prüfen. Dies wurde durch das Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) nochmals bekräftigt.

Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Wesentliches Ziel ist es, die Emissionen von Treibhausgasen (THG) gemäß § 3 Abs. 1 KSG schrittweise zu reduzieren. § 13 des KSG schreibt den Trägern öffentlicher Aufgaben für Planungen und Entscheidungen die Berücksichtigung des Zwecks und der Ziele des KSG vor. Dies betrifft alle Wirkungen, die einen Einfluss auf den Treibhausgashaushalt in der Atmosphäre ausüben. Diese umfassen den Ausstoß von Treibhausgasen durch den Bau der Infrastruktur (Lebenszyklus-THG-Emissionen) und den prognostizierten Verkehr (verkehrliche THG-Emissionen). Außerdem ist darzustellen, welche natürlichen Treibhausgasspei-

cher durch die Flächeninanspruchnahme verloren gehen (landnutzungsbedingte Inanspruchnahme von Böden). Die infolge der Eingriffe eintretenden Landnutzungsänderungen sollen durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor (v.a. RAL, RAA, RStO). Damit verbunden sind technische Soll-Vorgaben für Maße der Straßenfläche, der Querschnitte, der Knotenpunkte, und der Straßenflächengestaltung, den Aufbau von Straßen, die zu verwendenden Baustoffe sowie zur Gestaltung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

In Verbindung mit den Klimaschutzzielen sind bezüglich der Reduzierung von THG-Emissionen verschiedene Sektoren zu differenzieren (§ 4 KSG in Verbindung mit der Anlage 1 KSG). In der Regel sind bei Straßenaus- und -neubauvorhaben die Ziele aus den Sektoren „Industrie“ (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), „Verkehr“ (Verkehrsleistung, Transport) und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ (Eingriff, Kompensation) berührt. Die Betrachtung von bau-, anlage- und betriebsbedingten Emissionen kann diesen Sektoren zugeordnet werden: baubedingte Emissionen beziehen sich auf den Bau und die Unterhaltung der Straße (Sektor Industrie), die verkehrsbedingten Emissionen auf die betriebsbedingten Wirkungen (Sektor Verkehr). Da ein Vorhaben für gewöhnlich einschließlich der geplanten Kompensationsmaßnahmen zu Landnutzungsänderungen führt, ist dieser Sektor bei den anlagebedingten Wirkungen relevant.

Für das gegenständliche Verfahren wurde eine ergänzende Betrachtung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das globale Klima in Form einer nachgereichten Unterlage (Planordner: Anlage 1 zu Unterlage 19.2) vorgenommen. Die Unterlage wurde anhand des als vorläufige Hilfestellung vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) gemeinsam mit dem Büro „Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten“ erarbeiteten und mit Schreiben des StMB vom 20.09.2022 und 17.11.2022 veröffentlichten „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern“ erstellt.

Die konkrete Behandlung der einzelnen Sektoren erfolgt gemäß dem Methodenpapier:

Sektor Industrie - Lebenszyklusemissionen

Es werden Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie für die Unterhaltung der Straße berücksichtigt und als sogenannte Lebenszyklusemissionen der Straße ausgegeben.

Zur Berechnung werden folgende Angaben benötigt:

- (Teil-) Versiegelte Fläche in m²
- Flächengrößen von Tunnel-Brückenabschnitten in m²

- Durchschnittswerte der spezifischen THG-Emissionen in kg CO₂-eq/m² Straßenoberfläche und Jahr

Sektor Verkehr

Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die fossile Energieträger wie Diesel, Benzin oder Gas nutzen, erzeugen unvermeidlich CO₂ sowie in geringen Mengen Lachgas (N₂O) und Methan (CH₄). Für die Berechnung der durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen dient die Verkehrsprognose (Verkehrstechnische Untersuchung) und die darin abgebildete Veränderung der Verkehrslast auf der neu geplanten Strecke sowie dem nachgeordneten Netz als Grundlage. Die THG-Bilanzierung erfolgt für den Planfall im Vergleich zum Bezugsfall und dem daraus resultierenden Delta. Grundlage für die Berechnung der verkehrsbedingten THG-Emissionen ist aktuell die Emissionsdatenbank für den KFZ-Verkehr in der Version HBEFA 4.2 (Handbuch für Emissionsfaktoren) mit Stand Februar 2022.

Sektor Landnutzungsänderung

In der organischen Substanz des Bodens und der Vegetation (unterirdische und oberirdische Biomasse) ist CO₂ in Form von organisch gebundenem Kohlenstoff (CO_{2org}) gespeichert (Speicherfunktion). Je nach Bodenform, Vegetationstyp und Nutzung werden aus dem Bodenvegetationssystem entweder Treibhausgase emittiert oder es wird CO₂ kontinuierlich eingelagert (Senkenfunktion). Für die Beurteilung der Auswirkungen auf das globale Klima sind die flächige Beanspruchung bzw. Beeinträchtigung von klimarelevanten Böden (Moorböden, mineralische Böden bei hoch anstehendem Grundwasser, mit Kohlenstoff angereicherte Böden) zu betrachten. Ebenso sind die Verluste von biomassereichen Biotopen wie Wäldern und Gehölzbeständen, aber auch extensiv bewirtschaftete Grünländer zu quantifizieren.

2.2.7.3.1 Wirkungen

Der Vorhabenträger hat dazu Berechnungen und Abschätzungen vorgelegt, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

Sektor Industrie - Lebenszyklusemissionen

Streckenlänge in m	1.468
Querschnittsbreite (RQ) in m	12,0
Gesamtfläche in m ²	18.000
Spezifischer Faktor THG-Emissionen in kg CO ₂ -eq/m ² /a	4,6
(Gesamtsumme) Emissionen kg CO ₂ -eq/a	83.000

Sektor Verkehr

Durch das Vorhaben selbst wird weder eine Steigerung der Verkehrsbelastung noch eine Veränderung der Verkehrszusammensetzung prognostiziert. Dies betrifft sowohl die B 299 als auch das nachgeordnete Wegenetz für den Bereich der Maßnahmen.

Sektor Landnutzungsänderung

Landnutzung	Eingriff durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme in ha	Kompensation (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) in ha
Böden mit besonderer Funktionsausprägung	1,44	1,22
Wald	0,39	1,54
davon ausgewiesene Klimaschutzwälder, Immissionschutzwälder, Bodenschutzwälder sowie natürliche und naturnahe Waldbestände	--/--	--/--
Waldumbau	--/--	--/--
Neuaufforstung	--/--	--/--
Gehölze (auch Alleen, Baumreihen)	--/--	--/--
Grünland	--/--	0,62 (Staudenflur)
Extensiv genutztes Grünland	--/--	--/--
Sonstige naturnahe Biotope	--/--	--/--
Gesamtsumme Boden	1,44	1,22
Gesamtsumme Biotope	0,39	2,16

Durch das Vorhaben kommt es somit zu einer geringen Inanspruchnahme von Biotopen mit einer überdurchschnittlichen Speicher- und Bindekapazität von Treibhausgasen. Betroffen ist vor allem der im nördlichen Teil entlang der Straße stockende Nadel-

forst sowie eine kleine Fläche des zwischen Wald und Offenland liegenden Sumpfwaldes. Die Fläche des beanspruchten, klimawirksamen Bodens deckt sich überwiegend mit den betroffenen Waldflächen. Der Kompensationsmaßnahmenkomplex 1 A (vgl. Ausführungen zu Kompensationsmaßnahmen unter vorangegangener Nr. 2.2.4.4 in Verbindung mit den Planunterlagen 9.1, 9.2 A, 9.3 und 9.4 und 19.1.1) dient sowohl als Ausgleich für die Biotope, als auch als Ausgleich für den betroffenen Boden, da hier Acker in Wald und eine feuchte Staudenflur umgewandelt wird.

2.2.7.3.2 Gesamtbilanz

Gesamtbilanz der vorhabenbedingten THG-Emissionen		
Sektor Industrie		
Lebenszyklusemissionen		83.000 kg CO ₂ -eq/a
Sektor Verkehr		
Verkehrsemissionen (Vorhabenbedingte Zusatzbelastung)		Keine Veränderung durch Ausbau.
Sektor Landnutzungsänderung		
Inanspruchnahme		Kompensationsmaßnahmen
Inanspruchnahme von Böden mit klimaschutzrelevanten Funktionen	1,44 ha	2,16 ha Maßnahmenkomplex 1 A: Entwicklung eines Biotopkomplexes aus strukturreichem Offenland und Wald
Inanspruchnahme von klimaschutzrelevanten Biotopen / Vegetationskomplexen	0,39 ha	
Die Beanspruchung von klimaschutzrelevanten Böden wird durch den Maßnahmenkomplex 1 A kompensiert.		

Auf die Planunterlagen mit den ergänzenden Angaben zum Klimaschutzgesetz (Planorder: Anlage 1 zu Unterlage 19.2) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.2.8 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung oder Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidungen von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen und Unterbrechungen von Sichtbeziehungen zwischen optisch wirksamen Leitpunkten.

Das Landschaftsbild ist durch die bestehende B 299 bereits vorbelastet und wird durch deren Ausbau nur geringfügig verändert. Gemäß dem Waldaktionsplan für die Planungsregion Regensburg erfüllt ein kleiner Bereich im Südwesten eine Landschaftsbildfunktion zur Erhaltung von Eigenart, Vielfalt und Schönheit der Landschaft. Dieser Bereich ist vom Ausbau der B 299 nicht unmittelbar betroffen. Auch in den übrigen Waldgebieten im Bezugsraum wird das Landschaftsbild durch den Ausbau der B 299 nicht erheblich verändert und beeinträchtigt.

2.2.8.1 Umweltauswirkungen

Der Ausbau der B 299 führt zu keiner erheblichen Änderung des Landschaftsbildes. Hinsichtlich der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion ist hier aufgrund der bereits bestehenden vorhandenen Bundesstraße mit keiner erheblichen Neubeeinträchtigung zu rechnen.

Während der Baudurchführung ist mit zusätzlichen vorübergehenden visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch die einsehbaren Baustellenbereiche sowie die mit den Bautätigkeiten verbundenen Maschinen- und Fahrzeugbewegungen zu rechnen. Die Baustellenbereiche unterliegen zudem einer zusätzlichen Lärmbelastung durch Baufahrzeuge und den Baubetrieb.

2.2.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im äußersten Südwesten des Untersuchungsgebietes liegt ein kleiner Bereich des Bodendenkmals „Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ (D-3-6734-0139). Das nördliche Drittel des Untersuchungsgebiets befindet sich in der Bodendenkmalverdachtsfläche V-3-6734-0005; im Bereich der Querung der B 299 durch den Leitgraben befindet sich die Verdachtsfläche V-3-6735-0001; bei beiden Vermutungsflächen besteht der Verdacht auf vor- und frühgeschichtliche Siedlungen. Ein kleiner Bereich des Ludwig-Donau-Main-Kanals, der in den südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes fällt, steht unter Denkmalschutz.

Entsprechend der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind keine weiteren relevanten Kultur- und Sachgüter bekannt.

2.2.9.1 Umweltauswirkungen

Ein durch den Ausbau der Bundesstraße 299 bedingter Eingriff in das südwestlich im Untersuchungsgebiet gelegene Bodendenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ (D-3-6734-0139) selbst findet nicht statt; gleiches gilt für das Baudenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ (D-3-73-159-2).

Die beiden vorgenannten Bodendenkmalverdachtsflächen (V-3-6734-0005 und V-3-6735-0001) sind vom Ausbau der B 299 unmittelbar betroffen. Den Belangen des Bodendenkmalschutzes wird durch die entsprechenden Auflagen in Teil A, Abschnitt III,

Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses, die dem Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege entsprechen, Rechnung getragen.

Nachteilige Auswirkungen des Bauvorhabens auf Bau- und Bodendenkmäler, Kultur- und sonstige Sachgüter sind damit nicht erkennbar.

2.2.10 Wechselwirkungen

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern; aufgrund dieser Wechselbeziehungen wirken sich die Eingriffe in den Boden- und/oder Wasserhaushalt sowie in das Klima grundsätzlich auch mittelbar auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und Biologische Vielfalt oder auf den Menschen aus.

Im Fall des Ausbaus der B 299 bestehen die wesentlichen Projektwirkungen jedoch weniger in einer nachteiligen Veränderung der abiotischen Bedingungen als im flächigen Verlust, insbesondere straßennaher Lebensräume. Daher spielen Wechselwirkungen keine signifikante Rolle bei der Abschätzung der Auswirkungen des Projekts auf den Naturhaushalt. So können zum Beispiel indirekte Wirkungen auf die Vegetation oder Tierwelt durch (dauerhafte) Grundwasserabsenkungen infolge neuer Einschnitte oder durch Veränderungen des Bodengefüges oder der lokalklimatischen Situation ausgeschlossen werden.

Es sind keine relevanten nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt erkennbar, die aus den Wechselwirkungen oder dem Zusammenwirken der Wirkfaktoren resultieren, die nicht bereits bei den einzelnen Schutzgütern behandelt wurden.

2.2.11 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen

Bereits durch den bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 299, wobei weder bezüglich der Lage noch der Höhe des Streckenverlaufs Änderungen vorgesehen sind, können die Eingriffe reduziert werden.

Bei der Planung wurden die Anforderungen der Umweltfachgesetze, insbesondere des Naturschutzrechts sowie des Wasser- und Waldrechtes berücksichtigt. Im Vollzug dieser Gesetze beinhaltet die Planung bei schutzgutweiser Betrachtung folgende Vermeidungs- (V) und Gestaltungsmaßnahmen (G), wobei die aufgeführten Maßnahmen zum Teil ein zwingendes Erfordernis aus der saP darstellen:

2.2.11.1 Vermeidungsmaßnahmen

Maßnahme 1V: Jahreszeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und Baufeldfreiräumung

Maßnahme 2V: Errichtung von Biotopschutzzäunen

2.2.11.2 Gestaltungsmaßnahmen

Maßnahme 1G: Vorbereitung der Böschungflächen in Bezugsraum 1 für eine Selbstbegrünung

Maßnahme 2G: Waldoberbodenauftrag an den Böschungen in Bezugsraum 2 zur Selbstbegrünung

2.2.11.3 Kompensationsmaßnahmen

Das Maßnahmenkonzept wird aus den betroffenen Funktionen und Werten von Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie den vorliegenden Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie aus den Ergebnissen der Bestandserfassungen abgeleitet.

Durch die getroffenen Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen der Funktionen des Naturhaushaltes ausgeglichen, d. h. es werden im selben Umfang neue Wertpunkte durch eine Aufwertung bestehender Biotop- und Nutzungstypen auf den Ausgleichsflächen generiert, wie durch den Eingriff verloren gehen.

Die Maßnahme führt zu einem Kompensationsbedarf von 97.064 Wertpunkten durch die Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme oder mittelbare Beeinträchtigung von Biotop- und Nutzungstypen gemäß den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV). Diesem Bedarf steht ein Kompensationsumfang von 97.064 Punkten gegenüber. Das Landschaftsbild wird neu gestaltet bzw. wiederhergestellt. Mit dem vorliegenden Maßnahmenkonzept verbleibt kein Ausgleichsdefizit.

Für die vorliegende Planung ist kein Waldausgleich nach Waldrecht erforderlich, da gemäß Waldfunktionsplanung keine besonderen Funktionen vom Ausbavorhaben betroffen sind.

Dem Grundsatz der multifunktionalen Kompensation folgend wurden Maßnahmen entwickelt, die nicht nur die entstehenden Flächenverluste der vom Ausbau betroffenen Biotope ausgleichen, sondern zugleich auch als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen dienen. Zunächst wurden Maßnahmen zur Lösung der Konflikte mit den umfassendsten Kompensationsansprüchen entwickelt: Bei diesem Vorhaben handelt es sich vor allem um die Konflikte durch den Verlust von Biotoptypen. Im Zuge dieser Maßnahmen konnten weitere entstehende Konflikte – insbesondere mit dem Artenschutz – oftmals gleich mit abgehandelt werden.

Die verschiedenen Maßnahmen, die durch den Eingriff nötig werden, können zum überwiegenden Teil auf der Ausgleichsfläche umgesetzt werden, die sich südwestlich von Braunmühle befindet. Diese Ausgleichsfläche wird derzeit ackerbaulich genutzt, und ist ca. 4,3 km vom Eingriffsort entfernt. Sie liegt in der gleichen naturräumlichen

Einheit wie die Eingriffsfläche und ist 1,22 ha groß. Sie befindet sich südlich des Flusses Sulz sowie nahe einer Teilfläche des FFH-Gebiets „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt“. Dem überwiegenden Teil der Ausgleichsfläche ist – obwohl sie aktuell als Acker genutzt wird – gemäß Bodenschätzungsübersichtskarte eine Grünlandzahl zwischen 40 und 45 zugeordnet; demnach ist die Fläche gering bis mittel ertragsfähig und geringfügig hochwertiger als das durchschnittliche Grünland im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. mit der Grünlandzahl 38 einzustufen. Die Einstufung als Grünland in der Bodenschätzungsübersichtskarte, in der die Einteilung in Acker bzw. Grünland je nach Beschaffenheit und Ertragsfähigkeit des Bodens erfolgt, spricht dafür, dass die Fläche nicht optimal für eine ackerbauliche Nutzung geeignet ist. Aus diesem Grund kann eine Umwandlung der Ackerfläche unter Berücksichtigung agrarstruktureller Belange nach § 15 Abs. 3 BNatSchG sowie nach § 9 BayKompV erfolgen.

Für die Ausgleichsfläche gibt es keine konkreten Zielvorgaben im Rahmen des Arten- und Biotopschutzprogramms (ABSP); auch stehen die geplanten Maßnahmen auf der Ausgleichsfläche dem ABSP nicht entgegen.

Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes sind folgende Ausgleichs- (A) und Ersatzmaßnahmen (E) vorgesehen:

Maßnahmenkomplex 1 A: Entwicklung eines Biotopkomplexes aus strukturreichem Offenland und Wald

- Maßnahme 1.1 A_{CEF}: Als Ausgleich für den großflächigen Verlust von mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren entlang der B 299 wird nördlich des Waldes und westlich des Waldmantels eine dem Standort angepasste artenreiche Staudenflur frischer Standorte entwickelt. Dies dient zugleich als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für den Stieglitz, der auf der Staudenfläche Nahrung an Gräsern und Stauden findet. Hierbei soll bei der Auswahl der Saatgutmischung auf das Vorhandensein von für den Stieglitz geeigneten Stauden (insbesondere Disteln) und Gräsern geachtet werden.

- Maßnahme 1.2 A: Um die entstehenden Verluste an Waldflächen durch den Ausbau der B 299 hinsichtlich der Biotopfunktion auszugleichen, wird ein hochwertiger, dem Standort angepasster Hainsimsen-Buchenwald auf den Ausgleichsflächen entwickelt.

- Maßnahme 1.3 A_{CEF}: Südlich und östlich des Waldes entsteht ein naturnaher Waldmantel, der zum einen zahlreichen Tier- und Pflanzenarten Lebensraum bietet und zum anderen im Rahmen des artenschutzrechtlichen Ausgleichs der Förderung der Goldammer dient, die ihre Hauptverbreitung unter anderem an Waldrändern nahe von Feldfluren hat.

Maßnahme 2 A_{CEF}: Als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für die Feldlerche wird ein dauerhafter Blühstreifen bei Weidenwang angelegt, der die Habitatqualität der umliegenden Ackerlandschaft für die Feldlerche erhöht und durch den somit die Brutpaardichte in diesem Gebiet steigen kann.

Auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 9.1, 9.2 A, 9.3 und 9.4 und 19.1.1) die nachfolgenden Ausführungen im materiell-rechtlichen Teil dieses Beschlusses sowie auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziff. 5 wird Bezug genommen.

2.2.12 Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Bei der Erstellung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeit auf Grundlage der technischen Planung und der Fachbeiträge im Vollzug der Umweltfachgesetze sind keine Unsicherheiten aufgetreten, infolge derer sich durch andere methodische Bearbeitung eine erheblich andere Beurteilung der Umweltverträglichkeit ergeben würde.

2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen gemäß Nr. 0.6.1.2 Abs. 3 UVPVwV nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08. Juni 1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel", "hoch" und "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (§ 25 Abs. 2 UVPG, § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG).

2.3.1 Schutzgut Mensch

Die in vorstehender Ziffer 2.2.3 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich sind.

2.3.1.1 Lärmauswirkungen

Aufgrund der von ihnen ausgehenden Störwirkung sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, als erheblich anzusehen. Die Entstehung von Lärm in unserer Umwelt kann jedoch grundsätzlich nicht gänzlich vermieden werden.

Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher grundsätzlich hinzunehmen sind.

In Beiblatt 1 zur DIN 18 005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. AllIMBl. 16/1988, S. 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

Nutzungen	Tag/Nacht
- reine Wohngebiete	50 dB(A)/40 dB(A)
- allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)/45 dB(A)
- Friedhöfe, Kleingartenanlagen u. Parkanlagen	55 dB(A)
- besondere Wohngebiete	60 dB(A)/45 dB(A)
- Dorfgebiete und Mischgebiete	60 dB(A)/50 dB(A)
- Kerngebiete und Gewerbegebiete	65 dB(A)/55 dB(A)
- sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 dB(A)/35 dB(A) bis bis 65 dB(A)/65 dB(A)

Der Gesetzgeber hat in § 2 der 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche festgelegt. Diese sollen grundsätzlich durch das Bauvorhaben nicht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV betragen:

Nutzungen	Tag/Nacht
- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)/47 dB(A)
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)/49 dB(A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)/54 dB(A)
- in Gewerbegebieten	69 dB(A)/59 dB(A)

Soweit diese Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Schallschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbaren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden und inwieweit die Gesamtlärsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche

Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich anhand höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde zum Beispiel durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmgrenzwert von 69 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06. Februar 1986, Az. III ZR 96/84, BayVBl. 1986, S. 537), weiter bei einem Wert von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17. April 1986, Az. III ZR 202/84, DVBl. 1986, S. 998) und bei einem Wert von 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht in einem Mischgebiet (BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, S. 900). Zwischenzeitlich wurde den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegten Grenzwerten eine Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21. Mai 1997, Az. VII K 7705/95, UPR 1998, S. 40). Diese Werte betragen laut BMVBS-Schreiben vom 25. Juni 2010, Az. StB 13/7144.2/01/1206434:

Nutzungen	Tag/Nacht
- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	67 dB(A)/57 dB(A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	69 dB(A)/59 dB(A)
- in Gewerbegebieten	72 dB(A)/62 dB(A)

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bezüglich der künftigen Lärmsituation wie folgt bewerten:

- a) Mittlere Beeinträchtigung:
 - Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18 005
- b) Hohe Beeinträchtigung:
 - Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV
- c) Sehr hohe Beeinträchtigung:
 - Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens mit Berücksichtigung des lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = -2$ dB(A) stellt sich demnach wie folgt dar (Anmerkung: der lärmindernde Fahrbahnbelag wurde insoweit mit angesetzt, als ein solcher Belag auch im Prognosenufall

(= ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen) im Rahmen der erforderlichen Erneuerung des Fahrbahnbelags zur Anwendung kommen würde):

In den vom Ausbaivorhaben betroffenen bestehenden und geplanten Wohngebieten der Gemeinde Sengenthal und deren Ortsteilen wird der Orientierungswert der DIN 18 005 von 50 dB(A) am Tag an insgesamt 19 Gebäuden überschritten; der Orientierungswert von 40 dB(A) bei Nacht wird an 34 Gebäuden überschritten.

Weiter hat die Lärmberechnung ergeben, dass der Orientierungswert für Mischgebiete von 60 dB(A) am Tag an keinem Gebäude und der Orientierungswert von 50 dB(A) bei Nacht an einem Gebäude überschritten wird.

Die nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht sowie die Grenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden insgesamt eingehalten.

Es liegt somit eine mittlere Beeinträchtigung vor.

Bauzeitlich ist hinsichtlich der Lärmwirkungen auf die benachbarten Siedlungsbereiche entlang der Ausbaustrecke festzuhalten, dass diese soweit als möglich auf ein Mindestmaß reduziert werden. Die Baustelle wird so geplant, eingerichtet und betrieben, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden nicht überschritten.

Entsprechend der auf höchstrichterlichen Entscheidungen beruhenden Schwellenwerte ist für die vorliegenden Gebiete nicht von einer unerträglichen Beeinträchtigung des Wohneigentums auszugehen und sind gesundheitliche Gefährdungen auszuschließen.

Die genaue Lage der untersuchten Immissionsorte und die exakte Höhe der einzelnen Überschreitungen ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 17.1/1 und 17.1/2; Unterlage 17.1.3).

Nach alledem misst die Planfeststellungsbehörde den Lärmauswirkungen des Vorhabens – auch unter Berücksichtigung der bereits in vielen Teilen des Vorhabens bestehenden Vorbelastung durch Verkehrslärm – ein mittleres Gewicht zu.

2.3.1.2 Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch oder sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, also wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung die-

ser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet. Bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoff erhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 S. 2 BImSchG).

Aus den Planunterlagen (Planordner: Unterlage 17.2) ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Untersuchungsgebiet in sämtlichen Siedlungsbereichen, also in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, nicht beziehungsweise nicht über das zulässige Maß hinaus überschritten werden. Geringfügige Be- bzw. Entlastungen sind in Relation zum jeweiligen Beurteilungswert ohne Bedeutung. Nach alledem kann die Beeinträchtigung durch die Schadstoffhöhung als mittel betrachtet werden.

2.3.1.3 Freizeit und Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben infolge von Lärm- und Schadstoffemissionen im Freizeit- und Erholungsbereich ist in Anlehnung an die vorstehend aufgeführten Bewertungskriterien Folgendes festzustellen:

In bundesstraßennahen Bereichen außerhalb der Bebauung sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und deshalb für die Erholung kaum attraktiv. Durch den Ausbau der Bundesstraße 299 wird die Situation nicht erheblich verändert. Die durch die vorhandene Bundesstraßenentrasse bereits gegebene Trennung der Freiflächen westlich und östlich der Bundesstraße 299 wird im Zuge des Ausbaus nicht merklich verstärkt.

Für die Nutzung der Rad- und Wanderwege entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals ergeben sich keine ausbaubedingten Auswirkungen; gleiches gilt für die Querung der B 299 zwischen Sengenthal und Ölkuchenmühle durch einen örtlichen Wanderweg. Diese Einrichtungen stehen uneingeschränkt während und nach Abschluss der Bauarbeiten zur Verfügung. Aufgrund des zwischen der Bundesstraße 299 und den Rad- und Wanderwegen entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals vorhanden Damms sind diese Einrichtungen bereits gegenüber den von der Bundesstraße 299 ausgehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen abgeschirmt.

Bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen auf den Menschen sind auch die Beeinträchtigungen des kulturellen Erbes zu bewerten. Dies ist als Teil der Erholungsfunktion zu betrachten, allerdings insoweit auch nur relevant, als es für den Menschen

sichtbar und erlebbar ist, was vor allem für Bau- und Bodendenkmäler gilt. Nach den Planunterlagen ist das Baudenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ nicht betroffen; gleiches gilt für Bodendenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“. Es sind zwei Bodendenkmalverdachtsflächen vom Ausbau der B 299 betroffen. Den Belangen des Bodendenkmal-schutzes wird durch die entsprechenden Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses, die dem Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Denkmal-pflege entsprechen, Rechnung getragen.

Nachteilige Auswirkungen des Bauvorhabens auf Bau- und Bodendenkmäler, Kultur- und sonstige Sachgüter sind damit nicht erkennbar.

Die im Rahmen der Baudurchführung eintretenden Einschränkungen und Unterbre- chungen von Wegeverbindungen bestehen nur für einen begrenzten Zeitraum, ebenso die zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Immissionen und visuelle Einflüsse aus dem Baubetrieb. Diese zeitweisen Zusatzimmissionen mindern zudem im Hinblick auf die gegebene Immissionsbelastung durch starken Verkehr auf der Bundesstraße 299 die Erholungseignung der bundesstraßennahen Freiflächen kaum noch weiter.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch werden im Teilbereich Erholung deshalb als mittlere Beeinträchtigungen angesehen.

Die genannten und bewerteten Aspekte des Vorhabens im Bereich Freizeit und Erho- lung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseignung des in Be- tracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsräume notwendig. Diesbezüglich wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu Ziffer 2.3.6 (Schutzgut Landschaft) dieses Beschlusses verwiesen.

2.3.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen als Nutzer land- und forstwirt- schaftlicher Flächen werden beim Schutzgut Boden bewertet. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden fol- gende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zu Grunde gelegt:

- §§ 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft,
- §§ 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete,
- §§ 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete,
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Schutz bestimmter Biotope,
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten,

- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote,
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes,
- Bayerische Kompensationsverordnung und dazu vorliegende Vollzugshinweise und Arbeitshilfen,
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope (ASK),
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP),
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern und
- Bundesartenschutzverordnung.

Auf der Grundlage dieser Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen bestimmt und hinsichtlich ihres Ausmaßes eingeordnet. Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden dabei im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen,
- Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten,
- Verlust wertvoller Biotopstrukturen,
- Funktionsbeeinträchtigung überregional oder regional bedeutsamer Vernetzungsachsen,
- Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und Europäischen Vogelschutzgebieten,
- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

b) Hoch

- Überbauung und Versiegelung von sonstigen Biotopstrukturen,
- Überbauung und Beeinträchtigung von Waldbiotopen und Waldrändern,
- Zerschneidung und Beeinträchtigung von Biotopverbundsystemen und Lebensraumbeziehungen,
- Überbauung und Beeinträchtigung ökologisch wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen.

c) Mittel

- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen,
- Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen,
- Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen.

Durch die Lage neben der Bundesstraße 299 innerhalb der Beeinträchtigungszone mit hoher Lärmbelastung ist der Wert dieser Lebensräume bereits heute schon herabgesetzt. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planordner: Unterlage 19.1.3) wurde nachgewiesen, dass die durch das Bauvorhaben ausgelösten artenschutzrechtlichen Konflikte nur zum Teil durch entsprechende Konfliktvermeidungsmaßnahmen in Form von Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen vermieden werden können. Aufgrund der von der Bundesstraße 299 ausgehenden Störung durch Lärm und visuelle Effekte ist mit dem Verlust eines Brutpaares der Feldlerche auszugehen. Durch Überbauung verlieren ein Brutpaar des Stieglitzes und ein Brutpaar der Goldammer ihren Lebensraum. Die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann nur durch artenschutzrechtliche Maßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten in räumlicher Nähe, jedoch in weniger gestörten Gebieten, begegnet werden. Unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten ist daher von einer sehr hohen Beeinträchtigung auszugehen.

Ein unmittelbarer ausbaubedingter Eingriff in das FFH-Gebietes 6734-371 „Binnendünen und Albrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“ erfolgt nicht. Es ist weder durch den Eingriff unmittelbar betroffen, noch wird in Bereiche eingegriffen, die mit dem FFH-Gebiet in Verbindung stehen. Erhebliche Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten und Lebensraumtypen sind daher auszuschließen.

Es werden keine Landschaftsschutzgebiete durch den geplanten Ausbau der B 299 beeinträchtigt.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen betreffend befinden sich im Untersuchungsgebiet mehrere amtlich kartierte, nach § 30 BNatSchG sowie § 23 BayNatSchG geschützte Biotope:

- Heidekrautreicher Mooskiefernwald auf Flugsand
- Bruch- und Feuchtwaldbestände, Erlensäume am Bach und am Leitgraben, zwischen Seitzer- und Schmidmühle, nordwestlich und südwestlich von Sengenthal
- Nasswiesen in der engeren und weiteren Wiffelsbachaue
- Abschnitt des Ludwig-Donau-Main-Kanals südwestlich und westlich von Sengenthal

Von den hier aufgeführten Biotopen wurden diejenigen im Rahmen der Biotoptypenkartierung begangen, die im Abstand bis 50 m zum Eingriffsgebiet liegen. Durch das Vorhaben wird ein schmaler Streifen des Biototyps „Sumpfwälder mittlerer Ausprägung“, der gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützt wird, versiegelt, überbaut (168 m²) bzw. zeitlich in Anspruch genommen (43 m²). Ein weiterer, rund

218 m² großer Bereich, wird durch betriebsbedingte Wirkungen beeinträchtigt. Nach alledem ist von einer sehr hohen Beeinträchtigung auszugehen.

In Bezug auf die vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass die versiegelten und überbauten Flächen bereits erheblichen Vorbelastungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße 299 ausgesetzt sind. Zudem ist in den Blick zu nehmen, dass die Wertungen noch ohne Einbeziehung der plangegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.4.5 dieses Beschlusses) erfolgt sind. Mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt entsprechend den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung letztlich eine volle funktionelle Kompensation erreicht und die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden. Die Eingriffe sind zu einem relativ großen Teil ausgleichbar; soweit sie nicht ausgleichbar sind, sind sie zumindest ersetzbar. Mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden sie gleichartig oder gleichwertig funktionell kompensiert. Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 16 Abs. 1 Nr. 3 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 25 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird. Ungeachtet dessen werden die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere insgesamt als sehr hoch angesehen.

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Boden in Ziffer 2.3.3 verwiesen.

2.3.3 Schutzgut Boden

Die Bewertung der in vorstehender Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung zu orientieren.

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es unter anderem, schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 S. 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis

langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest.

Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorzurufen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktion des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort "für Verkehr" genannt.

Um die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 25 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, das heißt Speicher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum. Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als land- und forstwirtschaftliche Produktion in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen Bodentypen erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb des Trassenbereiches nicht mehr wahrgenommen werden können. Die Versiegelung stellt sich auch im Übrigen als gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und Lebensgrundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Aufgrund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit der Baumaßnahme verbundene Nettoneuversiegelung von rund 1,85 Hektar als hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu werten.

Bauzeitlich unterliegt der Boden in den Bereichen, in denen eine vorübergehende Inanspruchnahme (z.B. für Baustelleneinrichtungen und das Baufeld) vorgesehen ist, weiteren unmittelbaren Belastungen, denen angesichts der durchzuführenden Rekultivierungsmaßnahmen im Ergebnis mittleres Gewicht zukommt.

Durch die geplante Baumaßnahme erfolgen aber auch Flächenumwandlungen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen in den Randbereichen neu aufbauen werden. Dabei ist nicht davon auszugehen, dass die Lebensraumfunktionen in allen Bereichen wieder in der bestehenden Form hergestellt werden können. Insbesondere ist bei vorübergehender Flächeninanspruchnahme trotz Rekultivierung nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wiederaufleben. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer hohen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen.

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Trassennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach den vorliegenden und in vorstehender Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses näher beschriebenen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand, etwa auf einem Geländestreifen von circa 10 Meter beiderseits der Fahrtrasse, konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabenbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei die entsprechende Vorbelastung durch die bestehende Bundesstraße 299 zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10 Meter-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes anzusehen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als (sehr) hoch anzusehen sind, wenn günstige oder sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten oder ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wurde bereits vorstehend ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von etwa bis zu 10 Meter vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen. Soweit landwirtschaftliche Betriebsflächen nach Verwirklichung der Maßnahme in diesem Bereich noch vorhanden sind, wird eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion in diesem Bereich für möglich gehalten und als hoch bewertet.

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind indes nicht zu erwarten. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen liegen bei der vorliegenden Maßnahme bedingt durch Böschungsf Flächen weitgehend außerhalb des genannten 10 Meter-Bereiches. Soweit in Einzelfällen noch innerhalb dieses 10 Meter-Bereiches landwirtschaftliche Bodennutzung be-

etrieben werden sollte, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung eher gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden könnten.

2.3.4 Schutzgut Wasser

Der Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes, des Bayerischen Wassergesetzes sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zu Grunde zu legen. Insbesondere sind hierbei folgende Bestimmungen zu beachten:

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 5 Abs. 1 WHG).

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i.V.m. Art. 34 BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG i.V.m. Art. 31 Abs. 2 BayWG), in denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen, Handlungs- und Duldungspflichten festgelegt werden können, § 52 WHG.

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemein-

schaften zu bewahren und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen (§ 67 Abs. 1 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere der Genehmigungsvorbehalt gemäß § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG sowie die Regelungen des § 78 WHG i.V.m. Art. 46 BayWG.

Die mit dem plangegegenständlichen Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

2.3.4.1 Oberflächengewässer

Von der geplanten Ausbaumaßnahme sind, neben der Verlängerung der beiden Rohrdurchlässe des Leitgrabens um etwa 7 m in Richtung Westen (hierdurch ist keine dauerhafte Beeinträchtigung gegeben; Einzelheiten zu bauzeitlich bedingten Beeinträchtigungen werden unter nachfolgender Ziffer 2.3.4.2 behandelt), keine Oberflächengewässer betroffen.

Das im Bereich der Bundesstraße 299 und den beidseitigen Wirtschaftswegen anfallende belastete Oberflächenwasser wird über die Straßenböschungen und über entsprechend dem Arbeitsblatt DWA-A 138 ausgebildete Mulden flächenhaft in die Atmosphäre verdunstet oder über den belebten Oberboden gefiltert in das Grundwasser versickert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Der aufgrund der neu versiegelten Flächen erhöhte Oberflächenwasserabfluss sowohl von der Bundesstraße wie auch von den gegenüber dem bisherigen Umfang ergänzten Wirtschaftswegen wird über die entsprechende Dimensionierung der geplanten Entwässerungseinrichtungen kompensiert. Ein Zurückhalten von wassergefährdenden Flüssigkeiten bei Unfällen oder vergleichbaren Ereignissen ist gegenüber dem Einsatz von Absetzbecken nicht möglich. Berücksichtigt man, dass

- das belastete Oberflächenwasser der Bundesstraße 299 bereits derzeit, wie vorstehend beschrieben, verdunstet und versickert wird und das nicht versickerte Wasser nur bei Ansprungen des Notüberlaufs in den Leitgraben eingeleitet wird,
- wegen der Verflüssigung des Verkehrs und der damit zu erwartenden Erhöhung der Verkehrssicherheit auch mit einer Reduzierung der Unfallgefahr zu rechnen ist und
- auf den Wirtschaftswegen keine besonderen Unfallgefährdungen zu erwarten sind, so ergeben sich durch bei Unfällen austretende wassergefährdende Flüssigkeiten gegenüber dem vorhandenen Zustand keine Verschlechterungen.

Die denkbaren Auswirkungen des Gesamtvorhabens sind insgesamt als mittel zu bewerten.

Den während der Bauabwicklung möglichen Gefährdungen von Oberflächengewässern kann mit den Nebenbestimmungen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 dieses Beschlusses wirksam begegnet werden, so dass eventuelle baubedingte Beeinträchtigungen nur als mittel zu bewerten sind.

2.3.4.2 Grundwasser

Das Untersuchungsgebiet liegt in keiner Schutzzone im Sinne des WHG.

Die beiden Rohrdurchlässe für den Leitgraben müssen durch das Vorhaben um etwa 7 m nach Westen verlängert werden. Die zugehörige Sauberkeitsschicht reicht bis in den mittleren höchsten Grundwasserstand, wodurch zumindest zeitweise Kontakt zum Grundwasser besteht. Der für die Bettung bzw. Sauberkeitsschicht verwendete Beton wird so gewählt, dass eine Reaktion zwischen Beton und Grundwasser, die zu einer Lösung von Schadstoffen und somit Verunreinigung des Grundwassers führen könnte, ausgeschlossen werden kann. Ebenso muss das Gestein der Schroppenschicht so gewählt werden, dass keine Reaktion mit dem Grundwasser stattfindet. Bauzeitlich wird für die Verlängerung des Durchlasses eine Bauwasserhaltung erforderlich. Das entnommene Grundwasser sowie (evtl. verunreinigtes) Bauwasser werden über eine Sedimentationsanlage (Absetzcontainer) gereinigt und anschließend innerhalb der Baustelle in den Leitgraben eingeleitet oder im angrenzenden Gelände versickert; eine dauerhafte Beeinträchtigung ist hierdurch nicht gegeben. Bei Einhaltung der allgemeinen Regeln der Technik werden weder beim Bau noch anlagebedingt der mengenmäßige und der chemische Zustand des Grundwasserkörpers oder des nächstgelegenen Flusswasserkörpers wesentlich negativ beeinträchtigt. Bei der Bauausführung werden die Vorschriften zum Schutz der Gewässer (Verhinderung von Schadstoffeinträgen in Grund- und Oberflächenwasser) und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 und auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, 8, 19.2 und insbesondere 18.1 und 18.2) wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Im Hinblick darauf sind die Auswirkungen auf das Grundwasser insoweit als mittel zu bewerten.

Das im Bereich der Bundesstraße 299 und den beidseitigen Wirtschaftswegen anfallende belastete Oberflächenwasser wird über die Straßenböschungen und Mulden flächenhaft in die Atmosphäre verdunstet oder über den belebten Oberboden gefiltert in das Grundwasser versickert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen ergeben sich zudem durch die Neuversiegelung von rund 1,85 ha insofern, als hierdurch die Grundwasserneubildung in den betroffenen Bereichen unterbunden oder – etwa in den Randbereichen – zumindest beeinträchtigt wird. Im Hinblick darauf sind die Auswirkungen auf das Grundwasser insoweit als hoch zu bewerten.

Die geplante Entwässerung entspricht dem Stand der Technik, wie er in den Richtlinien niedergeschrieben ist, so dass Gefährdungen durch bau-, betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser insbesondere durch bestmögliche Ausnutzung der Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens reduziert werden. Von daher werden die Beeinträchtigungen des Grundwassers unter diesem Blickwinkel als von mittlerem Gewicht bewertet.

2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

2.3.5.1 Luft

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete, so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV oder der Orientierungswerte der TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich (vgl. vorstehende Ziffer 2.2.7 dieses Beschlusses). Sie werden daher – unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. vorstehende Ziffern 2.2.3 und 2.2.5 dieses Beschlusses) – als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG). Weil die unmittelbar an die Fahrbahnen angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ergibt sich eine mittlere Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung.

2.3.5.2 Klima

In der Abwägung zeigt sich in Bezug auf die nachteilige Beeinflussung des globalen Klimas durch vorhabenbezogenen THG-Emissionen, dass zwar nachteilige Beiträge vorliegen, diese jedoch – ggf. auch unter Berücksichtigung vorgesehener Kompensationsmaßnahmen – weniger gewichtig sind als das (gesetzlich geforderte/planerisch notwendige) Straßenbauvorhaben. Dies gilt hinsichtlich Anlage, Bau und Betrieb.

Betriebsbedingt wird auf der Straße zwar Fahrzeugverkehr abgewickelt (auch solcher, der fossile Brennstoffe u.a. in CO₂ wandelt). Dessen CO₂-Ausstoß ist jedoch den emittierenden Fahrzeugen zuzuordnen und nicht der baulichen Anlage „Straße“. Die Zurechnung erfolgt daher konsequenterweise dem Sektor „Verkehr“.

Da gemäß dem Verkehrsgutachten keine vorhabenbedingte zusätzliche Verkehrsinduktion durch den Ausbau stattfindet, bleibt die rein verkehrliche Belastung für das Vorhaben von untergeordnetem Gewicht.

Soweit ein Verkehrszuwachs - auch ohne Ausbau - zu erwarten wäre, würde ohne das Vorhaben eine THG-Emission auf der bisherigen Strecke erfolgen.

Baubedingt kommt es zu THG-Emissionen, die dem Vorhaben direkt zuordenbar sind und gegen dessen Verwirklichung sprechen, auch wenn der Straßenkörper als solcher kein CO₂-Äquivalent ausstößt.

Für den Straßenbau, die eingesetzten Stoffe und Maschinen, wurden durch den Vorhabenträger nachvollziehbare Berechnungen vorgelegt. Die pauschalierende Berechnung ist dabei zumutbar und angemessen, da baustellenbezogene Abweichungen im Gesamtbild der von Deutschland zu erfüllenden Verpflichtungen nach oben und unten gleichermaßen abweichen können. Eine besonders herausgehobene Verträglichkeit oder Schädlichkeit ist weder ersichtlich noch nachvollziehbar vorgetragen.

Die THG-Emissionen erreichen baubedingt eine beachtliche und dementsprechend gewichtige Größenordnung. Da der Straßenbau jedoch – wie der Klimaschutz – gesetzlich verankert ist, muss das Vorhaben nicht fallen gelassen werden, wenn eine Klimabelastung ausgelöst wird. Vielmehr müssen Anstrengungen unternommen werden, die Belastung zu vermeiden und zu minimieren. Reicht das nicht aus können immer noch Kompensationen erfolgen. Reichen auch diese nicht, muss das Vorhaben eine gewichtige Notwendigkeit aufweisen, um der Verwirklichung zuzustimmen.

Vorliegend bleiben diese Emissionen gerechnet auf die Nutzungsdauer der Straße vernachlässigbar gering (bzw. werden durch multifunktionale Gestaltungsmaßnahmen – soweit Gehölze und Bäume langfristig wachsen können – ausgeglichen).

Schließlich wirkt sich auch die Flächenumnutzung klimarelevant aus:

Soweit durch das Vorhaben zusätzliche Flächen asphaltiert bzw. betoniert werden und soweit Bodenfunktionalitäten derart beeinflusst werden, dass THG-Emissionen erfolgen oder THG-Speichermöglichkeiten (etwa von Mooren) verringert werden, kommt es zu nachvollziehbaren, aber nicht abschließend bezifferbaren nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf das globale Klima. Derartige Eingriffe müssen daher möglichst durch landschaftsgestaltende Maßnahmen (ggf. auch technische) in einem in etwa gleichwertigen Umfang kompensiert werden. Vorliegend ist auch keine Änderung der klein-klimatischen Verhältnisse und Kaltluftschneisen feststellbar. Zur Absicherung wurden in Bezug auf die erforderlichen Ausgleichmaßnahmen Pflanzungen vom Vorhabenträger berücksichtigt, sodass das Gewicht des verbleibenden Belangs „Klima“ im Ergebnis nicht gegen das Vorhaben durchschlägt.

2.3.6 Schutzgut Landschaft

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaft werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstige fachbezogene Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG, §§ 31 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete bzw. -objekte
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)
- Waldfunktionsplan
- Regionalplan und - Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

- **Sehr hoch**
 - Durchschneidung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
 - Durchschneidung oder Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturschutzgebieten - Durchschneidung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
 - Zerstörung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern

- Zerstörung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Überbauung von Wald- und Feldgehölzen - Durchschneidung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Beeinträchtigung durch Großbrücken - Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 Meter und einer Höhe von mehr als 5 Meter

- **Hoch**

- Beeinträchtigung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Beeinträchtigung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Durchschneidung von sonstigem Wald - Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 Meter und einer Höhe von 1,5 bis 5 Meter
- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 Meter und einer Tiefe von mehr als 5 Meter

- **Mittel**

- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 Meter und einer Tiefe von 1,5 bis 5 Meter
- Beeinträchtigung von sonstigem Wald
- Beeinträchtigung durch landschaftsuntypische Bandstrukturen

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist festzuhalten, dass die Höhenlage der nahezu geländegleich verlaufenden Bundesstraße 299 weitgehend unverändert bleibt und keine Reliefveränderungen oder neue Zerschneidungen der Landschaft auftreten. Es sind allerdings optische Störungen des Landschaftsbildes mit der Verbreiterung der Bundesstraße 299 verbunden, welche im Rahmen der Planung weitestgehend minimiert werden können. Das Landschaftsbild ist durch die bestehende B 299 bereits vorbelastet und wird durch deren Ausbau nur geringfügig verändert. Gemäß dem Wald-

funktionsplan für die Planungsregion Regensburg erfüllt ein kleiner Bereich im Südwesten eine Landschaftsbildfunktion zur Erhaltung von Eigenart, Vielfalt und Schönheit der Landschaft. Dieser Bereich ist vom Ausbau der B 299 nicht unmittelbar betroffen. Auch in den übrigen Waldgebieten im Bezugsraum wird das Landschaftsbild durch den Ausbau der B 299 nicht erheblich verändert und beeinträchtigt.

Der Ausbau der B 299 führt insgesamt zu keiner erheblichen Änderung des Landschaftsbildes. Hinsichtlich der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion ist hier aufgrund der bereits bestehenden vorhandenen Bundesstraße mit keiner erheblichen Neubeeinträchtigung zu rechnen.

Die während der Baudurchführung zu erwartenden baubedingten Immissionsbeeinträchtigungen und visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft sind auf den Zeitraum der Bauabwicklung beschränkt. Überdies kann diesen Beeinträchtigungen im Hinblick auf die bestehende Vorbelastung des Landschaftsbildes kein signifikanter Einfluss auf das Schutzgut zugeschrieben werden.

Insgesamt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft als mittlere Beeinträchtigung angesehen.

2.3.7 Schutzgut Kulturgüter

Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorgaben sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden (Art. 7 Abs. 1 S. 1 BayDSchG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 S. 3 BBodSchG).

Ein durch den Ausbau der Bundesstraße 299 bedingter Eingriff in das südwestlich im Untersuchungsgebiet gelegene Bodendenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ findet nicht statt; gleiches gilt für das Baudenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“. Es sind diesbezüglich keine erheblichen baubedingten Auswirkungen zu erwarten.

Auf der Grundlage der vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten Erkenntnisse, nach denen im Bereich des Baufeldes Verdachtsflächen für Bodendenkmäler mit Verdacht auf vor- und frühgeschichtliche Siedlungen liegen, ist eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht auszuschließen. Sie können unmittelbar be-

troffen und sogar in ihrem Bestand gefährdet sein. Den Belangen des Bodendenkmal-schutzes wird durch die entsprechenden Nebenbestimmungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses, die dem Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege entsprechen, soweit wie möglich Rechnung getragen. Den in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.9 dieses Beschlusses dargestellten, aus derzeitiger Sicht abseh-baren Auswirkungen kommt deshalb je nach dem tatsächlichen Umfang und der Inten-sität der Beeinträchtigung mittlere bis hohe Bedeutung zu.

Entsprechend der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind keine weiteren relevanten Kultur- und Sachgüter bekannt.

2.4

Gesamtbewertung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass durch die Ausbaumaßnahme nur lokal bedeutsame, vertretbare Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen. Diese Aus-wirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rah-men dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvor-sorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegegenständlichen Vorhaben berührten öffent-lichen und privaten Belange.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

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

3.1 Planrechtfertigung und Planungsziele

Das Vorhaben ist vernünftigerweise geboten und objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden.

Die Bundesstraße 299 verbindet die wirtschaftlichen Zentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d.Donau und fungiert als wichtiger regionaler und überregionaler Zubringer zu den Bundesautobahnen A 3, A 6 und A 9. Als eine von Nord nach Süd verlaufende Verkehrsachse übernimmt sie eine wichtige Verbindungsfunktion. Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und ihrer Lage im überregionalen Straßennetz ist die Bundesstraße 299 eine wichtige Erschließungsstraße Ostbayerns. Die besondere Bedeutung der Bundesstraße 299 im Raum Neumarkt i.d.OPf. liegt auch in ihrer maßgeblichen Erschließungs- und Verbindungsfunktion für die Umlandgemeinden.

Der plangegegenständliche Abschnitt der B 299 weist eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung auf. Neben dem üblichen Ziel- und Quellverkehr ist die verkehrliche Situation der Bundesstraße 299 gekennzeichnet durch einen hohen Schwerverkehrsanteil. Auf Grund der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes zwischen Neumarkt i.d.OPf. und dem südlichen Landkreis Neumarkt beziehungsweise dem Rhein-Main-Donau-Kanal ist von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299, vor allem bezüglich des Güter- und Schwerverkehrsanteils, auszugehen.

Die vorliegende Planung umfasst den dreistreifigen Ausbau der bestehenden Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“ zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd von Bau-km 0±000 (= B 299 Abs. 1350 St. 0,301) bis Bau-km 1+468 (= B 299 Abs. 1350 St. 1,769) und schließt an den nördlich angrenzenden dreistreifig ausgebauten Abschnitt der B 299 zwischen der AS Neumarkt i.d.OPf./Süd und der AS Sengenthal/Nord an. Die Länge der Maßnahme beträgt

ca. 1,5 km. Mit dem Anbau des Zusatzstreifens wird die Fahrbahn der B 299 im geplanten Abschnitt durchgehend eine Breite von 12,0 m (Regelquerschnitt RQ 11,5+) aufweisen.

Seit Fertigstellung der Ortsumgehung von Mühlhausen ist die Bundesstraße 299 im Bereich des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. ohne Ortsdurchfahrten ausgebaut. Im Hinblick auf die derzeit laufenden beziehungsweise geplanten Ausbauprojekte im Zuge der Bundesstraßen 299 nördlich und südlich von Neumarkt i.d.OPf ist ein Ausbau der Bundesstraße 299 aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Planordner: Unterlage 1).

Anlass für die vorliegende Planung sind insbesondere die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung mit großem Schwerverkehrsanteil bei fehlenden Überholmöglichkeiten und den damit verbundenen erhöhten Unfallrisiken. Wesentlich bestimmt wird der notwendige Ausbauzustand von der Netzfunktion der Gesamtstrecke. Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) ist die Bundesstraße 299 als überregionale Verbindung zwischen den Mittelzentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d.Donau in die Verbindungsfunktionsstufe (VFS) II einzustufen, was sie zu einer überregionalen Erschließungsstraße in Ostbayern macht.

3.1.1 Derzeitiges und künftiges Verkehrsaufkommen

Die Bundesstraße 299 weist zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Sengenthal eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung auf.

Gemäß der Straßenverkehrszählung (SVZ) im Jahr 2015 ergibt sich für die B 299 im Bereich zwischen der Anbindung der NM 18 an die B 299 (AS Sengenthal/Nord) und der Anbindung der St 2220 an die B 299 (AS Greißelbach) ein DTV von 12.099 Kfz/24h (Zählstelle Nr. 67349146). Im Ergebnis der zusätzlichen örtlichen Erhebungen (Knotenpunktzählung an der Einmündung B 299 / Anbindung Sengenthal-Süd (AS Sengenthal/Süd) vom 18.05.2017, Querschnittszählungen nördlich und südlich der Anbindung St 2220 an die B 299 am 24.07.2018) wurde der werktägliche Gesamtverkehr für 2017/2018 mit 13.900 Kfz/24h bei einem Anteil des Schwerverkehrs von ca. 10 % ermittelt (vgl. Planordner: Unterlagen 1 und 22).

Sowohl nördlich der Anschlussstelle Sengenthal/Nord (Zählstelle Nr. 67349190) als auch südlich der Anschlussstelle Sengenthal/Süd (Zählstelle Nr. 67349146) stieg die Verkehrsbelastung auf der B 299 in den vergangenen Jahren. Auch südlich der Anschlussstelle Sengenthal/Süd (Zählstelle Nr. 67349146) ergaben die zusätzlichen örtlichen Erhebungen mit einem Gesamtverkehr werktags von 15.000 Kfz/24h bei einem Anteil des Schwerverkehrs von 10 % eine höhere Verkehrsbelastung für 2017/18 (vgl.

Planordner: Unterlagen 1 und 22). Insgesamt lässt sich auf der B 299 bereits im Bestand eine hohe Verkehrsbelastung, insbesondere durch den Schwerverkehr, feststellen.

Gemäß der Straßenverkehrszählung im Jahr 2021 ergibt sich für den Bereich südlich der Anschlussstelle Sengenthal/Nord ein DTV von 10.685 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 8 % (Zählstelle Nr. 67349146); die Zählstelle nördlich der Anschlussstelle Sengenthal/Nord weist eine Verkehrsbelastung von 11.104 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 8 % auf (Zählstelle Nr. 67349190) auf. Der Rückgang der Verkehrszahlen dürfte sich zunächst aus den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erklären. Infolge der Pandemie musste die ursprünglich für das Jahr 2020 turnusgemäß vorgesehene Straßenverkehrszählung wegen des vorübergehenden Rückgangs der Verkehrsbelastung auf das Jahr 2021 verschoben werden. Zwar haben Auswertungen der Bayerischen Staatsbauverwaltung ergeben, dass sich die Verkehrszahlen nach 2021 stabilisiert haben, gleichwohl sind noch immer Abweichungen von bis zu 50 % gegenüber dem Zeitraum vor Ausbruch der Pandemie zu erkennen. Ein anhaltend rückläufiger Trend hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsbelastung lässt sich aus den Zahlen der SVZ 2021 somit nicht ableiten. An der Belastbarkeit der für das Jahr 2035 prognostizierten steigenden Verkehrszahlen (siehe Ende dieses Gliederungspunktes) bestehen dem Grunde nach keine Zweifel; der Ausbau der B 299 erscheint folglich weiterhin gerechtfertigt.

Für den Prognosehorizont 2035 ergibt sich auf der B 299 zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd eine Prognosebelastung im Jahresmittel DTV von 14.400 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr beträgt 1.220 Lkw, Lastzüge und Busse je 24 Stunden, dies entspricht 8,5 %.

3.1.2 Verkehrliche Defizite

Die bestehende Bundesstraße 299 zeichnet sich durch ein erhöhtes Unfallrisiko ausgelöst durch den vorhandenen Überholdruck aus. Dieser Überholdruck resultiert aus der großen Verkehrsbelastung mit hohem Schwerverkehrsanteil und nur wenigen sicheren Überholmöglichkeiten.

Nach Auskunft der PI Neumarkt vom Januar 2019 waren im vorliegenden Abschnitt von Sengenthal/Nord bis Sengenthal/Süd zwischen dem 01.01.2009 und 20.01.2019 von insgesamt über 150 Unfällen 25 Unfälle mit 46 Verletzten sowie einer getöteten Person zu verzeichnen (vgl. Planordner: Unterlage 1). Auch wenn es sich bei dem zum Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitt der Bundesstraße 299 derzeit noch nicht um eine Unfallhäufungsstelle handelt, so ist festzustellen, dass sich Fragen der Sicherheit

und Leichtigkeit des Verkehrs nicht nur bei bereits eingetretenen Unfallhäufungen stellen, auch die der Straßenklasse entsprechende Leistungsfähigkeit eines Verkehrswegs ist ein im Rahmen der Planrechtfertigung beachtlicher Belang.

3.1.3 Planungsziele

Mit dem dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 wird eine sichere Möglichkeit geschaffen, den Schwerverkehr gefahrlos zu überholen und größere Pulkbildungen zu vermeiden. Mit Schaffung der sicheren Überholmöglichkeit wird die Herstellung einer funktionsgerechten und angepassten Leistungsfähigkeit der Bundesstraße 299 entscheidend gefördert und eine Entflechtung des schnellen und langsamen Verkehrs ermöglicht, ohne dass der Gegenfahrstreifen in Anspruch genommen werden muss; dadurch wird die Verkehrssicherheit im vorliegenden Abschnitt entscheidend verbessert.

Mit den nahezu durchgehenden Parallelwegen zur Erschließung der angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen abseits der B 299 erfolgt eine Trennung des langsamen nachgeordneten Verkehrs vom schnelleren PKW- bzw. LKW-Verkehr und dadurch ebenfalls insgesamt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Mit der Entzerrung und Verflüssigung des Verkehrs auf der Bundesstraße 299 ist auch von entsprechenden Reduzierungen der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entlang der Bundesstraße 299 auszugehen.

3.1.4 Projektalternativen zum Planungsziel

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Ausbaumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten vorstehend näher beschriebenen Planungszielen, insbesondere der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der Verbesserung von Leistungsfähigkeit sowie Verkehrssicherheit der Bundesstraße 299, nicht Genüge getan wird.

Dem Bauvorhaben steht nicht entgegen, dass es nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten ist. Gemäß § 1 Abs. 1 S. 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Bundesfernstraßennetz grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ausgebaut. Dem Bedarfsplan kommt keine enumerative Ausschlusswirkung in dem Sinne zu, dass für nicht in den Bedarfsplan aufgenommene Planungsmaßnahmen eine Planrechtfertigung im Einzelfall ausgeschlossen ist. § 1 Abs. 2 S. 1 FStrAbG statuiert „nur“ eine positive Bindungswirkung (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Januar 2014, Az. 9 A 4.13, DÖV 2014, S. 678). Der Nichtaufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan kann – je nach den Umständen des Falles – indes eine gewisse indizielle Bedeutung für die Bedarfsfrage zukommen. Eine solche – hier unterstellte – Indizwirkung ist

allerdings durch den oben dargestellten Bedarfsnachweis für den vorliegenden Einzelfall widerlegt. Gemäß § 3 FStrAbG sind zudem einzelne Verbesserungsmaßnahmen zulässig. Angesichts des bestandsnahen dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 und der das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöhenden verkehrlichen Wirkung des Vorhabens handelt es sich um eine solche zulässige Verbesserungsmaßnahme.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch eventuelle Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

3.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.2.1 Landes- und Regionalplanung

Auch wenn die konkrete Maßnahme im Wesentlichen das Gebiet der Gemeinde Sengenthal betrifft, besteht die übergeordnete Zielsetzung darin, die wichtige überregionale Verkehrsachse Bundesstraße 299 zwischen dem Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf. und dem Mittelzentrum Neustadt a.d.Donau angesichts des prognostizierten weiterhin steigenden Verkehrsaufkommens zu ertüchtigen. Des Weiteren soll die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) mit Stand 01.01.2020

- sind in allen Teilräumen gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen oder zu erhalten. Die Stärken und Potenziale der Teilräume sind weiter zu entwickeln. Alle überörtlich raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen haben zur Verwirklichung dieses Ziels beizutragen (LEP (Z) 1.1.1);
- soll die räumliche Wettbewerbsfähigkeit Bayerns durch Schaffung bestmöglicher Standortqualitäten in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Sicht in allen Teilräumen gestärkt werden. Dabei sollen im Wettbewerb um Unternehmen und Arbeitskräfte lagebedingte und wirtschaftsstrukturelle Defizite ausgeglichen, infrastrukturelle Nachteile abgebaut sowie vorhandene Stärken ausgebaut werden (LEP (G) 1.4.1);
- ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP (Z) 4.1.1);
- soll das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur (...) ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und

trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei (LEP (G) 4.2);

- soll bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen. Der bevorzugte Ausbau bestehender Straßeninfrastruktur vor dem Neubau dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes und der Reduzierung einer weiteren Freiflächeninanspruchnahme. Er ist deshalb aus volkswirtschaftlichen Gründen und im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung sinnvoll (LEP (G) 4.2).

Die Höhere Landesplanungsbehörde hat im Verlaufe des Anhörungsverfahrens zur Planung Stellung genommen und mitgeteilt, dass die geplante Ausbaumaßnahme den aufgeführten Zielen und Grundsätzen der Landesplanung Rechnung trägt. Von Seiten der Höheren Landesplanungsbehörde bestehen aus landesplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen die geplante Maßnahme, soweit – im Hinblick auf die vom Ausbauvorhaben tangierte Biotopfläche nordöstlich von Ölkuchenmühle – nicht aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten grundsätzliche Bedenken bestehen. Mit Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5 dieses Beschlusses stehen der geplanten Maßnahme unter den angeführten Gesichtspunkten keine grundsätzlichen Bedenken entgegen.

Das Planvorhaben trägt dazu bei, dass bei der Weiterentwicklung der Region und ihrer Teilräume die vorhandenen Stärken und somit die positiven Standortfaktoren gesichert und ausgebaut sowie Entwicklungshemmnisse abgebaut werden (vgl. Regionalplan Regensburg Kapitel I, Ziffer 2.1.1 (G)).

Gemäß dem Regionalplan sind die Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur so zu koordinieren und auszubauen, dass sie die angestrebte Entwicklung der Region unter Berücksichtigung des Netzes von zentralen Orten und Entwicklungsachsen in bestmöglicherweise unterstützen (vgl. Regionalplan Regensburg B IX 1).

Mittelpunkt der westlichen Region 11 ist das Oberzentrum Neumarkt i. d. OPf. mit einer überaus zentralen Bedeutung für die westliche Region selbst und im Verdichtungsraum der Metropolregion Nürnberg. Besonders der südliche Landkreis Neumarkt i.d.OPf. mit der Großen Kreisstadt Neumarkt i.d.Opf. entfaltet mit dem Mittelzentrum Berching/Freystadt sowie dem Mittelzentrum Beilngries eine nachhaltige räumliche Entwicklung. Aus entwicklungspolitischer Sicht bildet die Bundesstraße 299 das verkehrliche Rückgrat von überregionaler Bedeutung im südlichen Landkreis Neumarkt i.d.Opf. mit relativ hohem und künftig weiteren Quell- und Zielverkehr.

Durch den Abbau von verkehrlichen und infrastrukturellen Engpässen entspricht die Maßnahme den Grundsätzen und Zielen des Landesentwicklungsprogramms und der

Regionalplanung. Der dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 299 im vorliegenden Abschnitt trägt zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsanbindung der Region bei.

3.2.2 Planungsvarianten und gewählte Lösungen

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09, NVwZ, 2009, S. 986). Grundsätzlich sind solche Ausführungsvarianten abzuwägen, die ernstlich in Betracht kommen (BayVGH, Urteil vom 25.10.2019, Az. 8 A 16.40030, Rn. 95 und 108). Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09, juris, Rn. 5; BVerwG, Urteil vom 16.08.1995, Az. 4 B 92.95, UPR 1995, 445).

Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören zum Beispiel Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92, DVBl 1992, 1435).

Aufgabe der gegenständlichen Planung war von vorneherein ein am Bestand orientierter Ausbau der Bundesstraße 299 unter der Vorgabe, Eingriffe in land- und forstwirtschaftlich wie auch naturschutzfachlich hochwertige Flächen und Bodendenkmäler nur vorzunehmen, wenn sie bei Anlegen eines strengen Maßstabs geboten sind. Nachdem es sich somit bei der planfestgestellten Baumaßnahme um einen bestandsorientierten Ausbau handelt, mussten deshalb weiträumige Alternativen nicht untersucht werden.

Bereits aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung in vorstehender Ziffer 3.1 dieses Beschlusses ergibt sich, dass für die Bundesstraße 299 die Nullvariante schon im Ansatz nicht geeignet ist, das Problem der mangelnden Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu bewältigen, da ohne den vorgesehenen Ausbau der Bundesstraße 299 die verkehrlichen Defizite nicht beseitigt sowie weder das heutige noch das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen leistungsfähig und sicher bewältigt werden können.

Das mit dem geplanten Bundesstraßenvorhaben verfolgte und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 näher beschriebene Planungsziel kann mit der Nullvariante folglich nicht erreicht werden.

Denkbare und sinnvolle Alternativen zur geplanten Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf drei Fahrstreifen liegen unter Berücksichtigung der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele, nämlich die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße 299 zu erreichen, nicht vor. Andere Lösungen als die Verbreiterung des Bestandes hätten größere nachteilige Auswirkungen zur Folge.

Grundsätzlich kommen für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 vier Ausbauprodukten in Betracht:

- Wechselseitige Verbreiterung
- Symmetrische Verbreiterung
- Verbreiterung an der Ostseite
- Verbreiterung an der Westseite

Die Varianten, die eine wechselseitige beziehungsweise symmetrische Verbreiterung der Bundesstraße 299 vorsehen, wurden vom Vorhabenträger aus den nachfolgend näher beschriebenen Gründen bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden. Näher untersucht wurden daraufhin nur die einseitigen Verbreiterungen der Bundesstraße 299 auf der Ost- beziehungsweise Westseite.

3.2.2.1 Wechselseitige Verbreiterung

Die Bundesstraße 299 weist im geplanten Ausbaubereich eine ihrer Verkehrsbedeutung und Verbindungsfunktion gerecht werdende zügige Strecken- und Verkehrscharakteristik auf. Mit einem wechselseitigen Anbau geht diese Charakteristik aufgrund der kurzen Ausbaustrecke, die sich durch die beiden Punkte beginnend an der Anschlussstellen Sengenthal/Nord und endend an der Einmündung der GVS Schmidmühle (AS Sengenthal/Süd) ergibt, verloren. Hinzu kommt, dass bei einer wechselseitigen Verbreiterung Eingriffe auf beiden Seiten der Fahrbahn vorgenommen werden müssen. Die bauliche Umsetzung gestaltet sich bei dieser Variante insgesamt schwierig und führt damit zu einem höheren finanziellen Aufwand.

Aufgrund der Bedeutung der Bundesstraße 299 als Zubringer zu den Bundesautobahnen und als wichtige Verbindungsstraße für die Industriegebiete im Süden und südlich der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist eine Aufrechterhaltung des Verkehrs zumindest in einer Fahrtrichtung erforderlich. Angesichts der hohen Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299 scheidet deren Vollsperrung über einen Zeitraum von mehreren Monaten aufgrund fehlender leistungsfähiger und mit vertretbaren Mehrlängen verbundenen Umleitungsstrecken aus. Zu berücksichtigen ist daher auch, dass eine wechselnde

Verbreiterung der B 299 durch die erforderliche Aufrechterhaltung des Verkehrs in einer Fahrtrichtung die Bauausführung, insbesondere hinsichtlich der Bauverkehrsführung (stellenweise zusätzliche Baustraße) und Andienung der Baustelle, deutlich erschwert. Schlussendlich wäre eine wechselnde Verbreiterung mit einem Eingriff in den bestehenden Lärmschutzwall verbunden, welcher im südlichen Bereich des Vorhabens zudem eine westliche Verbreiterung erfordert, womit eine fahrdynamisch ungünstige, gegen die bestehenden Kurvenkrümmungen gerichtete „S-förmige“ Verschwenkung auf die östliche Verbreiterung zum Bauanfang hin entstehen würde.

Der Vorhabenträger hat diese Ausbauvariante daher auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde folgerichtig bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

3.2.2.2 Symmetrische Verbreiterung

Die für die zusätzliche Fahrspur erforderliche Verbreiterung wird auf beiden Fahrbahnseiten je zur Hälfte ausgeführt. Hierdurch wird eine Grundinanspruchnahme zu beiden Seiten der bestehenden Bundesstraße 299 erforderlich.

Zu bedenken ist auch, dass die jeweils schmale Verbreiterung baulich schwieriger und folglich nur mit größerem finanziellem Aufwand umsetzbar ist. Nachdem der jeweilige Anbau zeitlich versetzt stattfinden muss, verlängert sich auch die Bauzeit und somit der Zeitraum der Verkehrsbeeinträchtigungen, der aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken ist. Hinzu kommt, dass sich unter Berücksichtigung der erforderlichen Aufrechterhaltung des Verkehrs in einer Fahrtrichtung die bauzeitliche Verkehrsführung insbesondere für den Zeitraum der Erstellung der Verbreiterung der ersten Fahrbahnhälfte sehr schwierig gestaltet und einen größeren Aufwand erfordert. Der Vorhabenträger hat daher auch diese Ausbauvariante aus Sicht der Planfeststellungsbehörde folgerichtig bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

3.2.2.3 Verbreiterung auf der Ostseite

Der östliche Anbau legt den Fahrbahnrand näher zur Bebauung hin und erfordert eine Verlegung des bestehenden Lärmschutzwalls auf ca. 850 m Länge.

3.2.2.4 Verbreiterung auf der Westseite

Der Anbau des Zusatzfahrstreifens auf der Westseite erfolgt über die gesamte Anbaustrecke durch Verbreiterung des bestehenden Straßendamms und erfordert eine Verlegung der bestehenden westlichen Parallelwege über nahezu die gesamte Baulänge.

3.2.2.5 Vergleich der Varianten

Die symmetrische und die wechselseitige Verbreiterung wurden aus vorgenannten Gründen nicht weiterverfolgt; nachfolgend wird die Verbreiterung auf der Ost- beziehungsweise Westseite weiter untersucht.

3.2.2.5.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Die westliche Verbreiterung zieht auf ca. 250 m größere Eingriffe in die forstwirtschaftlich genutzten Gebiete nach sich, wohingegen die östliche Verbreiterung auf gesamter Länge des bestehenden Lärmschutzwalles von ca. 850 m größere Eingriffe in die landwirtschaftlich genutzten Flächen zur Folge hat. Die Verbreiterung auf der Ostseite erfolgt in Richtung der bestehenden sowie geplanten Wohngebiete in Sengenthal.

Die westliche Verbreiterung ist deshalb günstiger zu bewerten.

3.2.2.5.2 Verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Beide Ausbauvarianten erfüllen grundsätzlich die an den zusätzlichen Fahrstreifen zu stellenden verkehrlichen Anforderungen. In Bezug auf die derzeit bereits vorhandene zügige Strecken- und Verkehrscharakteristik der Bundesstraße 299 wirkt sich allerdings die Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf der Ostseite insoweit ungünstig aus, als hier aufgrund der bestehenden (östlichen) außermittigen Lage der B 299 eine wesentlich größere, ungünstig zu beurteilende Verschwenkung im Bereich der Überführung der GVS Ölkuchenmühle notwendig ist. Demgegenüber ermöglicht der zur aufgeweiteten Kurveninnenseite gerichtete westliche Anbau mit einer nur geringen Verschwenkung eine wesentlich bessere Linienführung und Begreifbarkeit für die Verkehrsteilnehmer, die im Wesentlichen der Führung auf dem Bestand entspricht.

Im Hinblick auf die verkehrlichen, entwurfs- und sicherheitstechnischen Anforderungen und Aspekte ist daher die Verbreiterung auf der Westseite günstiger zu bewerten.

3.2.2.5.3 Umweltverträglichkeit

Ein westlicher Anbau führt durch die Beanspruchung des nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützten „Sumpfwaldes mittlerer Ausprägung“ zu einem naturschutzfachlichen Konflikt; die Variante verursacht eine dauerhafte Überbauung von ca. 200 m² des Biotops und betriebsbedingt durch Schadstoffeinträge eine Belastung von weiteren 200 m². Der zusätzliche Eintrag von Schadstoffen über die Luft kann hier jedoch im Hinblick auf Stickstoffeinträge unberücksichtigt bleiben, da es sich bei einem Sumpfwald um kein stickstoffempfindliches Biotop handelt. Ein östlicher Ausbau beansprucht keine gesetzlich geschützten Biotope, jedoch müsste hier in naturschutzfachlich wertvolle Feucht- und Nasswiesen eingegriffen werden.

Im Hinblick auf den Artenschutz ist ein östlicher Ausbau geringfügig besser zu bewerten als die westliche Variante. Dies ergibt sich insbesondere durch die Überbauung

des Waldrandes im südlichen Teil des Ausbauabschnittes, der den Verlust eines Stieglitz- und eines Goldammerbrutpaares nach sich zieht. Ein östlicher Ausbau wäre zwar mit geringeren Eingriffen in Waldrandbereiche verbunden, gleichwohl wäre hier unter Umständen ein weiteres Feldlerchenbrutpaar beeinträchtigt, da größere Offenlandbereiche betroffen sind. Sowohl beim östlichen als auch beim westlichen Ausbau werden Streifgebiete, jedoch keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse beeinträchtigt.

Um der Maßgabe, die nationalen Klimaschutzziele nach dem Klimaschutzgesetz des Bundes i. V. m. dem neugefassten UVPG zu erreichen, Rechnung zu tragen, wurden die beiden Varianten auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das globale Klima untersucht (vgl. vorstehende Ziffer B.II.2.2.7.3). In Anlehnung an das „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern“ wurden dabei die Sektoren „Industrie“, „Verkehr“ und „Landnutzungsänderung“ betrachtet. Bei den Sektoren „Industrie“ und „Verkehr“ unterscheiden sich die Varianten nicht nennenswert in ihren Auswirkungen. Beim Sektor „Landnutzungsänderung“ stellt sich die östliche Verbreiterung als die geringfügig bessere Variante dar: Die Landnutzungsänderung führt bei ihr zu einem Verlust von ca. 0,1 ha klimarelevanter Biotope und 0,3 ha klimarelevanter Böden; die westliche Variante hingegen führt zu einem Verlust von ca. 0,3 ha klimarelevanter Biotope und 0,5 ha klimarelevanter Böden. Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Anlage 1 zu Unterlage 19.2) sowie auf die Details in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter den Ziffern B.II.2.2.7.3 und B.II.2.3.5.2 verwiesen.

Unter umweltfachlichen Gesichtspunkten ist die Verbreiterung auf der Ostseite als die geringfügig bessere Variante zu betrachten.

3.2.2.5.4 Wirtschaftlichkeit

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist der Anbau der zusätzlichen Fahrspur auf der Ostseite insoweit mit höheren Kosten verbunden, als hier in den bestehenden Lärmschutzwall eingegriffen werden muss. Beim eigentlichen Bau der Straße unterscheiden sich die beiden Varianten hinsichtlich des finanziellen Aufwandes nur unwesentlich.

Die westliche Variante ist deshalb als günstiger zu bewerten.

3.2.2.5.5 Gewählte Lösung

Aufgrund der vorstehend geschilderten Verhältnisse ist trotz der Einschätzung hinsichtlich der Umweltverträglichkeit dem Anbau der zusätzlichen Fahrspur auf der Westseite der Bundesstraße 299 der Vorzug vor dem Anbau an der Ostseite insbesondere deshalb einzuräumen, als die westliche Anbauvariante

- besser den verkehrs- und entwurfstechnischen Anforderungen gerecht wird und
- geringere Eingriffe in den bestehenden Lärmschutzwall erfordert.

Neben der gewählten Lösung sind keine weiteren Varianten erkennbar, mit der das verfolgte Planungsziel mit geringeren negativen Auswirkungen auf die öffentlichen und privaten Belange erreicht werden kann.

3.2.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Der nach den Planunterlagen im verfahrensgegenständlichen Abschnitt vorgesehene Ausbau der Bundesstraße 299 ist geeignet und erforderlich, um die unter Ziffer B.II.3.1 genannten Ziele zu erreichen. Die Planung ist damit auch hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und somit planerisch gerechtfertigt.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) und an weiteren Richtlinien. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, S. 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Die zugrundeliegenden technischen Einzelheiten sind nachfolgend und in den festgestellten Planunterlagen – auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird – näher beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlagen 1, 5, 6, 8, 10, 11, 14)

3.2.3.1 Trassierung

Der plangegegenständliche Bauabschnitt beinhaltet den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“ zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd von Bau-km 0±000 (= B 299 Abs. 1350 St. 0,301) bis Bau-km 1+468 (= B 299 Abs. 1350 St. 1,769) auf einer Ausbaulänge von rund 1,77 Kilometer.

Der Ausbauabschnitt der Bundesstraße 299 liegt außerhalb bebauter Gebiete und ist deshalb gemäß Ziffer 3.4.1 der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 2008)

der Kategoriengruppe LS und gemäß Ziffer 3.4.1, Tabelle 5 der Verbindungsfunktionsstufe II zuzuordnen, woraus sich aufgrund von Tabelle 6 die Straßenkategorie LS II (Überregionalstraße) ergibt. Dementsprechend erfolgt die Zuordnung zur Entwurfsklasse 2 (EKL 2) nach den RAL 2012.

Ausgehend von dieser Straßenkategorie wurde entsprechend der Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 299 bereits beim Bau der bestehenden Fahrbahn eine zügige Trassierung gewählt. Die Trassierung folgt dem Straßenbestand und ist im Hinblick auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ohne Bedenken. Die erforderlichen Haltesichtweiten werden auf der ganzen Strecke eingehalten. Es kann außerdem festgestellt werden, dass die Trassierungsgrenzwerte der RAL in Lage und Höhe insgesamt eingehalten werden können.

3.2.3.2 Querschnitt

Die bestehende, ca. 8 m breite Bundesstraße 299 erhält gemäß RAL 2012 im dreistreifigen Bereich entsprechend der Entwurfsklasse 2 künftig den Regelquerschnitt RQ 11,5+ und wird somit auf 12 m verbreitert. Dieser Querschnitt ist für die vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend und geeignet. Im Zuge des Ausbaus wird der Ausfädelungstreifen am Bauanfang auf der Ostseite der B 299 gemäß RAL 2012 auf eine Gesamtlänge von 150 m ausgebaut.

Die Überholrichtung wird im Ausbauabschnitt in Fahrtrichtung Norden angeordnet. Überholvorgänge können in diesem Abschnitt mit zwei Fahrstreifen in eine Richtung gefahrlos durchgeführt werden.

Der Oberbau wird in Asphaltbauweise gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) beziehungsweise in der zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Fassung ausgebildet. Die vorhandene Asphaltdecke der bestehenden Fahrbahn wird ersetzt.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, 5, 11 und 14) verwiesen.

3.2.3.3 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Der Ausfädelungstreifen der bestehenden AS Sengenthal-Nord wird nach den RAL 2012 an den dreistreifigen Ausbau angepasst. Die teilplanfreie Anbindung mit der NM 18 bleibt erhalten; der anzupassende Ausfädelungstreifen der B 299 in die NM 18 wird auf eine Gesamtlänge von 150 m verlängert. Der Linksabbiegestreifen in die GVS Schmidmühle bleibt erhalten und wird im Bereich der Sperrfläche an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Zufahrten sind im dreistreifigen Bereich gemäß RAL 2012 nicht mehr zulässig. Die Parallelwege binden im dreistreifigen Bereich bereits im Bestand nicht an die B 299 an.

Im Übrigen wird bezüglich der näheren Einzelheiten zum Ausbaustandard auf die bereits angeführten festgestellten Planunterlagen im Planordner verwiesen.

3.2.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

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

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, S. 331 ff.).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch das geplante Vorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

Der dreistreifige Ausbau wird durch die Verbesserung des Verkehrsflusses dazu beitragen, die Belastung der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren.

3.2.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche

hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.

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

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

3.2.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.

Nach § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 S. 2 BImSchG). Die Planung für den Ausbau der B 299 ist grundsätzlich raumbedeutsam i.S.d. § 50 BImSchG. Es ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, wie beispielsweise Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (wie Kurgelände, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheime, Schulen) so weit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit durch planerische Maßnahmen zu schützen, beispielsweise durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Bau der Anlage in einem Einschnitt. Soweit andere öffentliche oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärm mindernde Trassierung auszuschöpfen. Die Vorschrift verlangt vom Planungsträger jedoch nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die genannten Ge-

bierte unter allen Umständen, sondern lediglich, dass diese so weit wie möglich vermieden werden. § 50 S. 1 BImSchG ist damit als Planungsleitsatz im Sinne eines Optimierungsgebots aufzufassen.

Der bestandsorientierte Ausbau mit Anbau der zusätzlichen Fahrspur auf der Westseite der Bundesstraße 299 entspricht dem Gebot des § 50 BImSchG, da er ausreichende Abstände zu den schutzwürdigen Bebauungen und Gebieten einhält und soweit möglich schädliche Umwelteinwirkungen vermeidet (vgl. Planordner: Unterlage 17). Zum vorgesehenen bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 299 gibt es daher hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG keine sinnvolle Alternative.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist daher die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Bundesstraße 299 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt, scheiden andere Varianten, soweit sie überhaupt nennenswerte Verbesserungen gegenüber der planfestgestellten Lösung aufweisen, wegen den mit ihnen verbundenen Nachteilen aus.

3.2.4.1.2 Rechtsgrundlage der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG und der 16. BImSchV stehen dem plangegegenständlichen Vorhaben nicht entgegen.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Die Berechnung der Geräuschemissionen erfolgt bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV in Verbindung mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990“ (RLS 90). Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Zwar schreibt § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV mittlerweile vor, dass der Beurteilungspegel für Straßen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019“ (RLS 19) zu berechnen ist. Allerdings sieht § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV vor, dass sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28.02.2021 geltenden Fassung berechnet, wenn vor dem Ablauf des 01.03.2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist. Vorliegend wurde der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bereits im Jahr 2019 und damit vor dem in § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV angegebenen Stichtag gestellt, sodass die Berechnung nach Anlage 1 der 16. BImSchV und den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990“ (RLS 90) nicht zu beanstanden ist.

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, S. 1003).

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

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

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

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem

zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, DVBl 1996, S. 916; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, Az. 4 A 46.99, DVBl 2002, S. 565).

Für unbebaute Gebiete, die lediglich im Flächennutzungsplan als Baugebiete dargestellt sind und für die kein rechtswirksamer Bebauungsplan vorliegt, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärm-betroffenen Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung beziehungsweise Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, S. 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, S. 1008). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

3.2.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Ausgangsdaten

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Verkehrsprognose, die im Ausbauabschnitt eine Verkehrsmenge von 14.400 Kfz/24 h auf der Bundesstraße 299 im Prognosejahr 2035 zugrunde legt, beruht dabei auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, DVBl. 1996, S. 916; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, Az. 4 A 46.99, DVBl 2002, S. 565). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich

eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 Verkehrslärmschutzverordnung hebt auf die der Planung zugrundeliegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Der Berechnung liegen folgende Daten zugrunde:

		Eingabewerte
Verkehrsbelastung DTV ₂₀₃₅	Kfz/24 h	14.400
Lkw-Anteil (Tag/Nacht) SV ₂₀₃₅	Kfz/24 h	8,0 % / 12,0 %
zul. Geschwindigkeit Pkw/Lkw	km/h	100/80
Fahrbahnbelag	-	Asphalt
Korrektur für Fahrbahnbelag	dB(A)	- 2 dB(A)
Querschnitt	-	RQ 11,5+
max. Steigung	%	< 1

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der in vorstehender Tabelle angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2035 sehr unwahrscheinlich ist.

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

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

Gesamtlärm

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung ("Summenpegel") ist im Hinblick auf die verfahrensgegenständliche Straßenbaumaßnahme nur geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies gilt insbesondere bei Grundstücken, die dem Wohnen dienen. Denn der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 S. 1 und in Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Der Staat verstößt gegen die aus Art. 2 Abs. 2 GG folgende grundrechtliche Schutzpflicht, wenn er es zuließe, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Gesamtlärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung. Die grundrechtliche Schutzpflicht greift somit ein, wenn die ihr widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, BVerwGE 101, S. 1; OVG Münster, Urteil vom 18.01.2001, Az. 20 D 75/98.AK, NWVBI. 2002, S. 105). Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung und der Bundesgerichtshof übereinstimmend von einer "enteignenden Wirkung" beziehungsweise Gesundheitsgefahr ausgehen.

Eine Zumutbarkeitsschwelle im Hinblick auf die Gesamtlärmbelastung ist gesetzlich nicht normiert und wird in der Rechtsprechung teilweise uneinheitlich bestimmt (vgl. hierzu BVerwG, Hinweisbeschluss vom 25.04.2018 – 9 A 16/16; BayVGH, Urteil vom 18.03.2020 – 22 A 18.40036). Die Planfeststellungsbehörde hat die Grenzen der Zumutbarkeit an folgenden Immissionswerten festgemacht:

- 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in reinen oder allgemeinen Wohngebieten,
- 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten,
- 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Gewerbegebieten.

Anhaltspunkte dafür, dass diese Werte weiter abgesenkt bzw. korrigiert werden müssten, sind nicht ersichtlich. Sie entsprechen auch der im Hinweisbeschluss vom 25.04.2018 geäußerten Tendenz des Bundesverwaltungsgerichts, die grundrechtliche

Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen (BVerwG, Hinweisbeschluss vom 25.04.2018 – 9 A 16/16).

Eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen zu treffen, setzt eine Kausalität zwischen dem Bau oder der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus. Eine Pflicht, eventuell gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, wird damit hingegen nicht begründet (BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, Az. 9 B 7.07, NVwZ 2008, 675, Rdnr. 9).

Von dieser erforderlichen Kausalität ist hier jedoch nicht auszugehen. So ergibt sich für die maßgebenden Immissionsorte, dass die zu berücksichtigenden Grenzwerte in Gänze deutlich unterschritten werden.

Ergebnis

Die immissionsschutzrechtlichen Gebietseinstufungen der Bebauungen im Einwirkungsbereich der geplanten Ausbaumaßnahme wurden vom Vorhabenträger entsprechend ihrer Bebauungs- und Nutzungsart aus den Festsetzungen im Bebauungsplan bzw. nach ihrer Schutzbedürftigkeit bestimmt. Die betroffenen Bereiche und Ortsteile der Gemeinde Sengenthal wurden dabei als Wohngebiete sowie teilweise als Mischgebiete berücksichtigt und der schalltechnischen Bewertung zugrunde gelegt.

Beim gegenständlichen dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 handelt es sich nicht um den Neubau einer Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 16. BImSchV. Es ist aber von einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV auszugehen, da mit der Maßnahme eine Erweiterung der bestehenden Bundesstraße 299 um einen dritten Fahrstreifen verbunden ist.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen und die Immissionsorte sind in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1 und 17) zusammengestellt und können diesen entnommen werden. Mit der auf der Bundesstraße 299 im geplanten Ausbaubereich für das Jahr 2035 prognostizierten Verkehrsbelastung von 14.400 Kfz/24 h werden die nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht sowie die Grenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht vollständig eingehalten.

Es bleibt außerdem festzuhalten, dass in nahezu allen im Einwirkungsgebiet der geplanten Ausbaumaßnahme liegenden Bereichen sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime zulässigen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht eingehalten beziehungsweise deutlich unterschritten wer-

den. Aufgrund des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 sind daher im plangegenständlichen Abschnitt keine Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Lärmvorsorge erforderlich.

Ein Rechtsanspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen für die angrenzende Bebauung besteht somit unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1 und 17) nicht.

Das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz hat aus der Sicht des Immissionsschutzes keine Bedenken vorgebracht. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

3.2.4.1.4 Außenwohnbereiche

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

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

Wie den vorstehenden Ausführungen entnommen werden kann, werden die Tages-Immissionsgrenzwerte am Tag an keinem Gebäude überschritten. Durch die geplante Baumaßnahme werden daher weder immissionsrechtlich unzumutbare Bedingungen für deren Nutzung geschaffen, noch würde die Schwelle eigentumsrechtlicher Positionen überschritten.

3.2.4.1.5 Schutz vor Baulärm

Die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses enthaltene Auflage findet ihre Rechtsgrundlage in Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG i.V.m. § 3 Abs. 1 BImSchG. Maßgeblich kann hier zur Beurteilung von nachteiligen Wirkungen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19.08.1970 abgestellt werden (VGH München, Urteil vom 24.01.2011, Az. 22 A 09.40045 und weitere, DVBl 2011, S. 377). Ergänzend sind die Anforderungen aus der 32. BImSchV

heranzuziehen (VGH Kassel, Urteil vom 17.11.2011, Az. 2 C 2165/09.T, DÖV 2012, S. 406).

3.2.4.1.6 Gesamtergebnis

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV normierten Immissionsgrenzwerte gänzlich eingehalten werden.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen und die Immissionsorte sind in den festgestellten Planunterlagen zusammengestellt beziehungsweise können diesen entnommen werden (Planordner: Unterlagen 1 und 17).

3.2.4.2 Schadstoffbelastung

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

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 S. 1 BImSchG). Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb dieser Immissionsgrenzwerte ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 S. 2 BImSchG).

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

3.2.4.2.1 Schadstoffeintrag in die Luft

Der Vorhabenträger hat die lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens anhand der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ untersucht. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 17.2) kommt der Vorhabenträger zu dem Ergebnis, dass mit Umsetzung des Projektes die Grenzwerte der 39. BImSchV in den betroffenen Bereichen eingehalten werden.

Nach den Feststellungen des Sachgebietes 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz vom 16.07.2019 und des Landesamtes für Umwelt vom 11.09.2019 ist unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen, dass aufgrund von Kfz-Abgasen an den nächstgelegenen Anwesen der Wohnbebauung im Planfeststellungsbereich lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit erreicht oder überschritten werden.

3.2.4.2.2 Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffe (und davon insbesondere die mit den Kraftfahrzeugabgasen emittierten) auch zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen können.

Jeder, der auf den Boden einwirkt, ist dazu verpflichtet, sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Bei der Abschätzung des vorhabenbedingten Schadstoffeintrags in den Boden können zunächst die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Schutzgut Boden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.5 und 2.3.3 dieses Beschlusses) herangezogen werden. Danach lässt sich festhalten, dass vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 Meter beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist und dass diese Belastungen mit zunehmender Entfernung von der Trasse und mit zunehmender Bodentiefe deutlich abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind zwar nicht zu vermeiden; für die hier zu treffende Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde allerdings auf die ebenfalls bereits im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung behandelten Untersuchungen zum Schadstoffeintrag in straßennahe Böden zurückgreifen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5), die die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens im Hinblick auf den Schadstoffeintrag in straßennahen Boden - auch mit den sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Mensch und Tier - nicht in Frage stellen.

Die landwirtschaftliche Nutzung beginnt in der Regel erst jenseits der oben genannten Entfernung. Schließlich sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer, als sie es zum Zeitpunkt der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.5 angegebenen Untersuchungen waren, und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG sind demnach nicht zu erwarten. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.5 und 2.3.3 sowie in nachfolgender Ziffer 3.2.4.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende Bundesstraße 299 nicht zu überwiegen.

3.2.4.2.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

Im Bereich der planfestzustellenden Trasse wird Schadstoffeinträgen in oberirdische Gewässer und Gefährdungen des Grundwassers durch das den Planungen zugrundeliegende und mit den zuständigen Fachstellen abgestimmte Entwässerungskonzept bzw. durch entsprechende Maßnahmen während der Bauzeit wirksam vorgebeugt.

Erhebliche Schadstoffeinträge und damit verbundene nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.6 und 2.3.4 sowie in nachfolgender Ziffer 3.2.6 dieses Beschlusses nicht zu erwarten.

Der Belang des Schutzes der Gewässer vor Schadstoffeinträgen überwiegt schlussendlich nicht die für das Vorhaben sprechenden Gründe.

3.2.4.2.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

Insgesamt kommen im Rahmen der Abwägung weder dem nicht bestreitbaren Beitrag zur allgemeinen Luftverschmutzung noch dem zu erwartenden Eintrag luftgetragener oder sonstiger Schadstoffe in straßennah gelegene Grundstücke ein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu, zumal mit der Ausbaumaßnahme auch gewisse Entlastungseffekte, wie zum Beispiel durch die vorhabenbedingte Verflüssigung des Verkehrs, verbunden sind.

3.2.4.3 Abwägung der Immissionsschutzbelange

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich in Summe festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz (Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen) ausgewogen ist. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen (Luftreinhaltung/Bodeneintrag/Gewässerschutz) ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- und Orientierungswerte verbunden sind. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung haben die Belange des Immissionsschutzes gegenüber den für den Plan sprechenden Argumenten ein geringeres Gewicht.

3.2.4.4 Klimaschutz

Das Bundesklimaschutzgesetz (KSG) soll die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie der europäischen Zielvorgaben gewährleisten. Wesentliches Ziel ist es, die Emissionen von Treibhausgasen (THG) gemäß § 3 Abs. 1 KSG schrittweise zu reduzieren. Gemäß § 13 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Bezüglich der Reduzierung von THG-Emissionen werden verschiedene Sektoren differenziert (§ 4 KSG in Verbindung mit der Anlage 1 zum KSG). Bei Straßenbauvorhaben sind die Sektoren „Industrie“ (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), „Verkehr“ (Verkehrsleistung / Transport) und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ (Eingriff / Kompensation) berührt.

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor (v.a. RAL, RAA, RStO). Damit verbunden sind technische Soll-Vorgaben für Maße der Straßenfläche, der Querschnitte, der Knotenpunkte, der Straßenflächengestaltung, den Aufbau von Straßen, die zu verwendenden Baustoffe sowie zur Gestaltung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

THG-Emissionen, die bei der Herstellung von Baustoffen in der Bauwirtschaft entstehen, sind dem Sektor „Industrie“ (nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 KSG und der Anlage 1 zum KSG) zuzuordnen. Im Sektor Industrie werden Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie für die Unterhaltung der Straße berücksichtigt und als sogenannte Lebenszyklusemissionen der Straße ausgegeben. Sie werden daher im Sektor „Verkehr“ nicht gezählt.

Eine Möglichkeit der Berechnung (für Autobahnen und Bundesstraßen siehe Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan) zeigt die Untersuchung von PTV Planung Transport Verkehr AG; PTV Transport Consult GmbH; TCI Röhling - Transport Consulting International, 2016: Dort werden die sogenannten jährlichen Lebenszykluskosten auf Grundlage von Durchschnittswerten der spezifischen THG-Emissionen pro m²/Jahr versiegelter Fläche berechnet. Für Brücken- sowie Tunnelabschnitte werden aufgrund von höherem Materialeinsatz und Bauaufwand Aufschläge für die Durchschnittswerte angegeben (ebd.).

THG-Emissionen (v.a. CO₂, N₂O, CH₄), die aus dem Betrieb von Straßen, sprich dem Verkehr mittels Verbrennungsmotoren (mit Nutzung fossiler Energieträger), entstehen, werden dem Sektor „Verkehr“ zugerechnet (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG i.V.m. Anlage 1 zum KSG). Für die Berücksichtigung der durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen dient die Verkehrsprognose und die darin abgebildeten Veränderungen der Verkehrslast auf der neu geplanten Strecke sowie dem nachgeordneten Netz.

Auswirkungen auf die THG-Emissionen ergeben sich auch anlagebedingt, da stets Flächen umgenutzt werden und damit auf Biotopstrukturen und Böden einwirken– dies ist dem Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ zuzurechnen.

Nach der vom Vorhabenträger vorgelegten Berechnung ergeben sich für den **Sektor Industrie** für die Verbreiterung der B 299 im Planungsabschnitt 83 Tonnen spezifische THG-Emissionen pro Jahr.

Hinsichtlich des **Sektors Verkehr** ist festzustellen, dass es sich beim Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd um einen dreistreifigen Ausbau mit einer vergleichsweise kurzen Länge von rund 1,5 km handelt. Ein wesentliches Projektziel ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch den Anbau des zusätzlichen Fahrstreifens. Da der Verkehr mengenmäßig bereits vorhanden ist und es vorhabenbedingt zu keiner zusätzlichen Verkehrsbelastung kommt, sind quantitativ, bezogen auf die Menge des motorisierten Straßenverkehrs, keine nachteiligen Auswirkungen auf das globale Klima zu erwarten.

Im Hinblick auf den **Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung** ist anzuführen, dass die Beanspruchung klimaschutzrelevanter Böden durch den Maßnahmenkomplex 1 A kompensiert wird.

Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Anlage 1 zu Unterlage 19.2), auf die Details in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter den Ziffern B.II.2.2.7.3 und B.II.2.3.5.2 sowie auf die Ausführungen zum Vergleich der Varianten unter Ziffer B.II.3.2.2.5.3 verwiesen.

In der Abwägung zeigt sich in Bezug auf die nachteilige Beeinflussung des globalen Klimas durch vorhabenbezogene THG-Emissionen, dass zwar nachteilige Beiträge vorliegen, diese jedoch – ggf. auch unter Berücksichtigung vorgesehener Kompensationsmaßnahmen – weniger gewichtig sind als das (gesetzlich geforderte/planerisch notwendige) Straßenbauvorhaben. Dies gilt hinsichtlich Anlage, Bau und Betrieb.

Betriebsbedingt wird auf der Straße zwar Fahrzeugverkehr abgewickelt (auch solcher, der fossile Brennstoffe u.a. in CO₂ wandelt). Dessen CO₂-Ausstoß ist jedoch den emittierenden Fahrzeugen zuzuordnen und nicht der baulichen Anlage „Straße“. Die Zurechnung erfolgt daher konsequenterweise dem Sektor „Verkehr“.

Da gemäß dem Verkehrsgutachten keine vorhabenbedingte zusätzliche Verkehrsinduktion durch den Ausbau stattfindet, bleibt die rein verkehrliche Belastung für das Vorhaben von untergeordnetem Gewicht.

Soweit ein Verkehrszuwachs - auch ohne Ausbau - zu erwarten wäre, würde ohne das Vorhaben eine THG-Emission auf der bisherigen Strecke erfolgen. Da durch das Vorhaben die Anfahr- und Bremsvorgänge weniger werden, ist mit dem Vorhaben eine Entlastung gegenüber der Nullvariante zu verzeichnen.

Baubedingt kommt es zu THG-Emissionen, die dem Vorhaben direkt zuordenbar sind und gegen dessen Verwirklichung sprechen, auch wenn der Straßenkörper als solcher kein CO₂-Äquivalent ausstößt.

Für den Straßenbau, die eingesetzten Stoffe und Maschinen, wurden durch den Vorhabenträger nachvollziehbare Berechnungen vorgelegt. Die pauschalierende Berechnung ist dabei zumutbar und angemessen, da baustellenbezogene Abweichungen im Gesamtbild der von Deutschland zu erfüllenden Verpflichtungen nach oben und unten gleichermaßen abweichen können. Eine besonders herausgehobene Verträglichkeit oder Schädlichkeit ist weder ersichtlich noch nachvollziehbar vorgetragen.

Die THG-Emissionen erreichen baubedingt eine beachtliche und dementsprechend gewichtige Größenordnung. Da der Straßenbau jedoch – wie der Klimaschutz – gesetzlich verankert ist, muss das Vorhaben nicht fallen gelassen werden, wenn eine Klimabelastung ausgelöst wird. Vielmehr müssen Anstrengungen unternommen werden, die Belastung zu vermeiden und zu minimieren. Reicht das nicht aus können immer noch Kompensationen erfolgen. Reichen auch diese nicht, muss das Vorhaben eine gewichtige Notwendigkeit aufweisen, um der Verwirklichung zuzustimmen.

Vorliegend bleiben diese Emissionen gerechnet auf die Nutzungsdauer der Straße vernachlässigbar gering (bzw. werden durch multifunktionale Gestaltungsmaßnahmen – soweit Gehölze und Bäume langfristig wachsen können – ausgeglichen).

Schließlich wirkt sich auch die Flächenumnutzung klimarelevant aus:

Soweit durch das Vorhaben zusätzliche Flächen asphaltiert bzw. betoniert werden und soweit Bodenfunktionalitäten derart beeinflusst werden, dass THG-Emissionen erfolgen oder THG-Speichermöglichkeiten (etwa von Mooren) verringert werden, kommt es zu nachvollziehbaren, aber nicht abschließend bezifferbaren nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf das globale Klima. Derartige Eingriffe müssen daher möglichst durch landschaftsgestaltende Maßnahmen (ggf. auch technische) in einem in etwa gleichwertigen Umfang kompensiert werden. Vorliegend ist auch keine Änderung der klein-klimatischen Verhältnisse und Kaltluftschneisen feststellbar. Zur Absicherung wurden in Bezug auf die erforderlichen Ausgleichmaßnahmen Pflanzungen vom Vorhabenträger berücksichtigt, sodass das Gewicht des verbleibenden Belangs „Klima“ im Ergebnis nicht gegen das Vorhaben durchschlägt.

In Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe ergeben sich durch das Vorhaben keine Einflüsse auf das globale Klima, die von solchem Gewicht wären, dass sie der Verwirklichung des Vorhabens und damit dessen Planzielen entgegenstünden.

3.2.4.5 Bodenschutz

Das Bundes-Bodenschutzgesetz grenzt seinen Anwendungsbereich in § 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbar, soweit diese Vorschriften Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge lediglich unter zwei Aspekten auf: Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen nach Maßgabe des in § 17 S. 2 FStrG normierten Abwägungsgebots Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 457).

Weder das Bundesfernstraßengesetz noch das ergänzend anwendbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, wie beispielsweise Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 463).

Im Trassenbereich sind keine Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen bekannt. Im Übrigen wurde auch im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen nichts vorgetragen. Für den

Fall, dass im Zuge der Baumaßnahmen trotzdem Altlastenverdachtsflächen oder sonstige schädliche Bodenverunreinigungen aufgedeckt werden, wurden entsprechende Auflagen (vgl. Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 5) in den Beschluss aufgenommen.

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Kfz-Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen. Dass betriebsbedingte Bodenverunreinigungen Teil des Abwägungsmaterials sind, folgt unmittelbar aus § 17 S. 2 FStrG, wonach in die Abwägung nicht zuletzt der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit einzustellen ist. Wie aus § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG i.V.m. Anlage 1 (vgl. Nrn. 14.3 bis 14.6) hervorgeht, unterliegen alle bedeutenden Verkehrsvorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung. Aus § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG ergibt sich, dass diese Prüfung auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden umfasst.

Ist das Bodenschutzrecht nach der Konzeption des Gesetzgebers eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorgelagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 17 FStrG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Darüber vermag auch das Gebot der Konfliktbewältigung nicht hinwegzuhelfen. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Erst recht ist die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, den Eigentümern von Grundstücken, die dem Zugriff des Planungsträgers von vornherein entzogen sind, Verpflichtungen aufzuerlegen. Somit sind Untersuchungsanordnungen und Sanierungsplanfestlegungen nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 467).

Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau öffentlicher Straßen führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen. Damit ist aber nicht ausgesagt, dass diese Bodenveränderungen auch "schädlich" im Sinne dieses Gesetzes sind.

In Bezug auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens kann auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erzielten Ergebnisse verwiesen werden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses). Aufgrund der Neuversiegelung von Böden und der zu erwartenden Belastung des Bodens vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, also etwa in einem Streifen von 10 Meter beidseits der Trasse, ist insoweit von einer hohen Beeinträchtigung der natürlichen Funktion des Bodens auszugehen (vgl. auch die Ausführungen zum Immissionsschutz in vorstehender Ziffer 3.2.4.2.2 dieses Beschlusses).

Demgegenüber wird mit dem Straßenbauvorhaben gerade von der dem Boden unter anderem zugeordneten Nutzungsfunktion als Standort für Verkehrseinrichtungen Gebrauch gemacht.

Im Verhältnis Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, die konkret geplante Baumaßnahme hinsichtlich ihrer Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer Weise abzustimmen, die den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung trägt. Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht.

Die Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens durch die Straßenbaumaßnahme ist zwar insgesamt als gravierend zu betrachten. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Maßnahme ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeigeführt werden.

Wegen des bestandsorientierten Ausbaus trägt das planfestgestellte Bauvorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Art. 141 Abs. 1 S. 3 BV) Rechnung. Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung und den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können aufgrund des Entwässerungskonzeptes, das den Planunterlagen zu Grunde liegt und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg entwickelt wurde, durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.6 und nachfolgende Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses). Bei der

Abschätzung der vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden lässt sich festhalten, dass vor allem in einem schmalen Korridor im Bereich des eigentlichen Straßenbandes, etwa in einem Streifen von 10 Meter beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist. Diese Belastungen nehmen jedoch mit zunehmender Entfernung von der Straße beziehungsweise zunehmender Bodentiefe deutlich ab. Für den vorliegenden Zusammenhang kann zudem auf die ebenfalls bereits in der Umweltverträglichkeitsprüfung getroffenen Feststellungen und Bewertungen zu den Wechselwirkungen der geplanten Straße unter dem Aspekt des Schadstoffeintrags in straßennahen Boden mit den Schutzgütern Mensch sowie Tiere und Pflanzen verwiesen werden, wonach insoweit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses). Im Übrigen ist auf die Vorbelastung aufgrund der bestehenden Bundesstraße 299 zu verweisen. Im Vergleich dazu wird es zu einer Verschiebung oder Erweiterung des belasteten 10 Meter-Streifens kommen.

Jedenfalls ist der Eintritt einer Gefahr im sicherheitsrechtlichen Sinn, wie sie in § 2 Abs. 3 BBodSchG angesprochen ist, in Bezug auf die durch die Bodenversiegelung verursachten Phänomene sowie auf die Schadstoffbelastung straßennaher Böden nach derzeitigem Erkenntnisstand auszuschließen.

Bei der weiteren Frage, ob die Baumaßnahme gegebenenfalls erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen geeignet ist, kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau und der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Diesem Gebot trägt die Planung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rechnung. Wie das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot kann auch das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu optimieren. Dies ist vorliegend geschehen. Die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. nachfolgende Ziffer 3.2.5 dieses Beschlusses), gelten hier entsprechend. Zum Schutz

des Bodens sind insbesondere in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen angeordnet.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Selbst wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zweifelsfrei abschätzbar ist, ob die in der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) festgelegten Vorsorgewerte eingehalten werden, wovon jedoch ausgegangen wird, oder zu irgendeinem Zeitpunkt nach dem Ausbau der Bundesstraße 299 noch überschritten werden, wird die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage gestellt.

Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2, Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, was nach den vorstehenden Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung zwar unwahrscheinlich, jedoch für die Zukunft auch nicht völlig auszuschließen ist, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies, auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks, verhältnismäßig ist (vgl. § 7 S. 3 BBodSchG).

Eventuell im Verlauf des Betriebs der Straße zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies ohne Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen sind

weitergehende Maßnahmen auch angesichts der eingangs dargestellten – nur eingeschränkten – Relevanz des Bodenschutzrechts in der Straßenplanfeststellung nicht angezeigt.

Ergänzend wird auf die bodenrelevanten Ausführungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.5 und 2.3.3 dieses Beschlusses), beim Immissionsschutz (vorstehende Ziffer 3.2.4.2.2), beim Naturschutz (nachfolgende Ziffer 3.2.5) und bei der Denkmalpflege (nachfolgende Ziffer 3.2.9.2) Bezug genommen.

Bei Realisierung des Straßenbauvorhabens verbleiben demnach zwar nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen insgesamt gesehen mit erheblichem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er tritt jedoch hinter die Belange zurück, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

3.2.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Die durch die Baumaßnahmen verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und können zusammengefasst aus dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan entnommen werden (Planordner: Unterlage 19.1.1 und Unterlage 19.1.2).

3.2.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.2.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

Im Plangebiet und dessen näherem Umfeld befindet sich kein Vogelschutzgebiet des Netzes Natura 2000 im Sinne des § 32 BNatSchG. Das nordöstlich gelegene FFH-Gebiet „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt“ (DE6734-371) weist einen Abstand von rund 100 Meter zur Bundesstraße 299 auf und wird von der geplanten Ausbaumaßnahme nicht unmittelbar berührt. Auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer B.II.1.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Weitere gemeldete NATURA 2000-Gebiete sind im näheren Umkreis des Planungsgebietes nicht vorhanden.

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

Durch das Vorhaben wird ein schmaler Streifen des Biotoptyps „Sumpfwälder mittlerer Ausprägung“, der gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützt wird,

versiegelt, überbaut bzw. zeitlich in Anspruch genommen; ein weiterer Bereich wird durch betriebsbedingte Wirkungen beeinträchtigt (Planordner: Unterlage 19.1.1).

Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als das Interesse an einem unveränderten Erhalt des geschützten Gebietes. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit des Bauvorhabens in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses. Die Planfeststellungsbehörde lässt deshalb Ausnahmen zu (vgl. § 30 Abs. 1, 2 und 3 BNatSchG; Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Maßgeblich in die Abwägung mit eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen kompensiert werden kann. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsch einschließlich Ufergehölze oder -gebüsch und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5 und 7 BNatSchG; Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich erneut aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1. Die Ausnahme ist von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden sowohl die untere als auch die höhere Naturschutzbehörde angehört, wovon letztere in ihrer Stellungnahme vom 17.07.2019 die in der Planung vorgesehenen Maßnahmen als positiv beurteilt hat.

3.2.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

3.2.5.1.2.1 Rechtgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

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

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen – eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen – liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabenbedingte Einflüsse wie zum Beispiel Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG ist jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Tötungen von Tieren nicht anzuwenden, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, Az. 9 A 12.10, DÖV 2012, S. 121). Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

beurteilt. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14/07, BVerwGE 131, S. 274, Rdnr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden werden sollen oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind (vgl. nachfolgende Ziffer 3.2.5.3.1).

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, sei es, dass diese sicher feststehen oder mit ausreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, so dass eine Verletzung im Sinne einer „Worst-Case-Betrachtung“ unterstellt wird, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

3.2.5.1.2.2 Prüfmethodik

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

der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, Planordner: Unterlage 19.1.3), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018 – Az.: G7-4021.1-2-3 – eingeführten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ in der Fassung mit Stand August 2018.

Die Datengrundlagen für die saP sind in den Planfeststellungsunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.3) – auf die Bezug genommen wird – dargestellt. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5.1.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die vorliegende Untersuchung für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1–4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (BVerwG, Beschluss vom 18.07.2007, Az. 9 VR 13/06, NuR 2007, S. 754, Rdnr. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, 9 VR 9/07, juris, Rdnr. 31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1–4 BNatSchG haben können. Auf die Planfeststellungsunterlagen wird in diesem Zusammenhang (Planordner: Unterlage 19.1.3) verwiesen.

3.2.5.1.2.3 Verstoß gegen Verbote (allgemeine Ausführungen)

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1-4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabenbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer

Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 15 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14/07, BVerwGE 131, S. 274, Rdnr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden werden sollen oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, das heißt das Verbot beinhaltet eine Erheblichkeitschwelle. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch

andere vorhabenbedingte Einflüsse wie zum Beispiel Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „Worst-Case-Annahme“ auszugehen ist, ist schließlich zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

3.2.5.1.2.4 Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Gutachter zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt:

- 1 V Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und Baufeldfreiräumung

Rodungsarbeiten finden außerhalb der Brutzeiten der Vögel bzw. der Wochenstubenzeit von Fledermäusen und der Hauptaktivitäts- und Fortpflanzungszeit der Zauneidechse statt, d.h. im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./29. Februar. Die Baufeldfreiräumung und der Baubeginn finden möglichst kurzfristig im Anschluss an die Rodungsarbeiten statt. Hierdurch wird eine Neubesiedlung der durch die Baustelle temporär entstehenden Lebensräume wie z.B. Rohbodenflächen vermieden.

- 2 V Biotopschutzzaun

Mit der Errichtung eines Schutzzaunes entlang der für die Zauneidechse wichtigen Fortpflanzungsstätten im Grenzbereich des Bauvorhabens (Saumbereiche entlang der Verlängerung des Hirtenwegs der Gemeinde Sengenthal nach Westen), kann eine effektive Sicherung der Habitate vor Eingriffen während der Bauphase gewährleistet werden.

Folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) werden durchgeführt, um Beeinträchtigungen lokaler Populationen zu vermeiden. Die Ermittlung der Verbotstatbestände erfolgt unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen:

- 1.3A_{CEF} Entwicklung eines naturnahen Waldmantels entlang des Waldrandes

Ausbaubedingt werden Waldrand- und Heckenstrukturen gerodet, sodass Lebensraum von Goldammer und Stieglitz beeinträchtigt werden. Im Zuge des Maßnahmenkomplexes 1A Entwicklung eines Biotopkomplexes aus strukturreichem Offenland und Wald wird auf der Teilfläche Flur-Nr. 1354 der Maßnahmenflächen südwestlich von Braunmühle ein naturnaher Waldmantel entwickelt. Dieser bietet geeignete Waldsaum- und Heckenstrukturen, die durch Goldammer und Stieglitz als Brutplatz genutzt werden können. Es wird ein Waldmantel mit einer Mindestbreite von 10 m mit überwiegend gebietsheimischen Laubgehölzarten wie Feldahorn, Hartriegel, Hainbuche, Hasel, Vogelkirsche, Eichen usw. angelegt, der durch abschnittsweise Pflegemaßnahmen erhalten wird.

- 2A_{CEF} Anlage von Blühstreifen für die Feldlerche

Durch das Ausbauvorhaben wird ein Brutpaar der Feldlerche beeinträchtigt, das sein Revierzentrum in den an die B 299 angrenzenden, landwirtschaftlich genutzten Flächen hat. Als Ausgleich für die Beeinträchtigung des Lebensraumes wird ein geeignetes Gebiet durch die Anlage eines Blühstreifens mit einer Größe von 7 m x 143 m in offener, ackerbaulich genutzter Feldflur angelegt. Hierfür wird die Fläche mit Flur-Nr. 199 in der Gemarkung Weidenwang genutzt. Einsatz standorttypischer Saatgutmischung, niedrig wachsende Kräuter. Dünger-Einsatz sowie mechanische Unkrautbekämpfung sind nicht zulässig. Bei dichtem Aufwuchs kann bereits Mitte Juli eine Mahd stattfinden, andernfalls frühestens ab dem 15.09. Durch die Erhaltung offener Rohbodenstellen im Bestand, auf die bei der lückigen Aussaat zu achten ist, kann der Blüh- oder Brachstreifen als Brutplatz und Nahrungshabitat der Feldlerche dienen und somit neben neuen Revieren vor allem den Bruterfolg der Zweitbrut im Jahresverlauf deutlich erhöhen.

Die konkreten Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen näher beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlagen 9.2A, 9.3, 19.1.1 und 19.1.3).

3.2.5.1.2.5 Verstoß gegen Verbote (einzelne Arten)

Mit dem Bauvorhaben werden Tierarten nach Anhang IV FFH-RL und Europäische Vogelarten im Sinne von Art. 1 VS-RL nachweislich oder potentiell betroffen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat der Vorhabenträger diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Tierarten und europäischen Vogelarten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden einer vertieften Untersuchung

unterzogen. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet im Einzelnen beziehungsweise potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.3) Bezug genommen, in denen die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung im Einzelnen dargestellt sind.

Bei der Beurteilung der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ergibt sich aufgrund der umfangreichen fachgutachterlichen Bestandsaufnahme bei den vorkommenden gemeinschaftsrechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV a) und b) der FFH-RL) folgendes Ergebnis:

Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL

Im Untersuchungsgebiet liegen keine Nachweise von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie vor. Aufgrund der fehlenden Habitatstrukturen im Eingriffsraum ist auch ein potentiell Vorkommen nicht zu erwarten.

Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planordner: Unterlage 19.1.3) wird verwiesen.

Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL

Im prüfungsrelevanten Spektrum kommen folgende Tierarten vor:

Säugetiere

- Fransenfledermaus
- Großer Abendsegler
- Großes Mausohr
- Kleinabendsegler
- Kleine Bartfledermaus
- Mückenfledermaus
- Rauhautfledermaus
- Wasserfledermaus
- Zwergfledermaus

Reptilien

- Zauneidechse

Es ist festzuhalten, dass für alle vorkommenden Tiere weder gegen das Schädigungsverbot, noch gegen das Störungsverbot, noch gegen das Tötungsverbot verstoßen wird.

Auf die detaillierte Behandlung der Tierarten in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.3) wird verwiesen.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 VS-RL

Im prüfungsrelevanten Spektrum kommen folgende Vogelarten vor:

- Feldlerche
- Goldammer
- Stieglitz

Es ist festzuhalten, dass für alle vorkommenden Vogelarten weder gegen das Schädigungsverbot, noch gegen das Störungsverbot, noch gegen das Tötungsverbot verstoßen wird.

Auf die detaillierte Behandlung der Vogelarten in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.3) wird verwiesen.

Ergebnis

Die Prüfung ergab, dass durch das Ausbauvorhaben der B 299 zwar einige europarechtlich geschützte Arten grundsätzlich betroffen sind, aber unter Berücksichtigung der getroffenen CEF-Maßnahmen und Vermeidungsstrategien bei keiner im Gebiet vorkommenden oder zu erwartenden Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1, Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden können.

Eine Entscheidung über die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und die Planung mit Nachricht vom 17.07.2019 positiv beurteilt. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planordner: Unterlage 19.1.3) wird verwiesen.

3.2.5.2 Naturschutz als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 S. 2 FStrG). Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 17 Abs. 1 S. 3 FStrG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen.

Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe beispielsweise § 1a BauGB und § 1 BBodSchG). Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planfeststellungsunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlagen 19.1.1, 19.1.2). Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein grundsätzlicher Vorrang zu (BVerwG, Beschluss vom 21.03.1996, Az. 7 B 164/95; NuR 1996, S. 522). Sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87, NVwZ 1991, S. 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an insbesondere Natur, Landschaft, Lebensräumen sowie Arten und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.1) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, auch im Hinblick auf die Ziele des Bundesnaturschutzgesetzes für zulässig gehalten beziehungsweise eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.2.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.2.5.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die

Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87, BVerwGE 85, S. 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 40/07, NVwZ 2010, S. 66).

3.2.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen, also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), stellt striktes Recht dar (BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, Az. 4 A 4/92, NVwZ 1993, S. 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen verschiedenen Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft (Plannordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 3, sowie Maßnahmenblätter Unterlage 9.3) verwiesen.

3.2.5.3.3 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die festgestellte Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken.

Wegen der näheren Einzelheiten zu den vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.4; Unterlage 19.1.1, Kapitel 4) verwiesen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planordner Unterlage 19.1.2).

Zweifel daran, dass der Vorhabenträger hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem er repräsentative Tier- und Pflanzenarten beziehungsweise Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat, bestehen nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, NVwZ 2004, S. 732, 737), zumal auch die höhere Naturschutzbehörde in dieser Hinsicht keine Bedenken geäußert hat.

3.2.5.3.4 Kompensationsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, S. 565 und Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36/96, NuR 1998, S. 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und

Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Die Bayerische Kompensationsverordnung konkretisiert die bundesgesetzliche Regelung. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurde entsprechend dieser Bayerischen Kompensationsverordnung vom 07.08.2013, unter Beachtung der hierzu ergangenen Vollzugshinweise für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur Bayerischen Kompensationsverordnung.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wurde rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der Bayerischen Kompensationsverordnung ermittelt. Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wurden auf der Grundlage vorliegender faunistischer Erhebungen verbal argumentativ bestimmt. Insoweit wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 1) verwiesen. Dort sind neben den flächenbezogen bewertbaren Merkmalen und Ausprägungen auch die nicht flächenbezogen bewertbaren aufgelistet; letztere sind daran erkennbar, dass in der Spalte „Kompensationsumfang“ keine Wertpunkte, sondern anderweitige oder keine Angaben enthalten sind.

Die maßgeblichen Eingriffstypen (Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung) werden in den festgestellten Planunterlagen tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 1). Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 97.064 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 2, 1 Kompensationsbedarf). Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden entsprechend den ausgelegten Unterlagen mit 97.064 Wertpunkten (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 2, 2 Kompensationsumfang) bewertet. Auf die festgestellten Planunterlagen wird in diesem Zusammenhang verwiesen (Planordner: Unterlage 9.4, Teil 1). Wie vorstehend bereits beschrieben sind dort neben den vorhabenbetroffenen flächenbezogen bewertbaren Merkmalen und Ausprägungen auch die nicht flächenbezogen bewertbaren aufgelistet.

Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang wurde bei Festlegung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen in der Planung entsprechend berücksichtigt; er wird

mit den in den genehmigten Planunterlagen enthaltenen landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig abdeckt (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 1). Darauf hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass der in § 7 Abs. 3 BayKompV genannte Regelfall gegeben ist, dass die Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt werden; auch dies ergibt sich klar aus den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 1; Unterlage 19.1.1, Kapitel 5). Eine rechnerische Kompensation im Sinne der Bayerischen Kompensationsverordnung ist daher vorliegend gegeben.

Das Kompensationskonzept wurde von der Höheren Naturschutzbehörde geprüft und als im Grundsatz angemessen, sinnvoll und sachgerecht beurteilt. Dieser Beschluss beinhaltet in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 konkretisierende Nebenbestimmungen.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 9.1, 9.2A, 9.3 und 19.1.1 Kapitel 5) sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Maßnahmenkomplex 1 A: Entwicklung eines Biotopkomplexes aus strukturreichem Offenland und Wald

- **Maßnahme 1.1 A_{CEF}:** Als Ausgleich für den großflächigen Verlust von mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren entlang der B 299 wird nördlich des Waldes und westlich des Waldmantels eine dem Standort angepasste artenreiche Staudenflur frischer Standorte entwickelt. Dies dient zugleich als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für den Stieglitz, der auf der Staudenfläche Nahrung an Gräsern und Stauden findet. Hierbei soll bei der Auswahl der Saatgutmischung auf das Vorhandensein von für den Stieglitz geeigneten Stauden (insbesondere Disteln) und Gräsern geachtet werden.

- **Maßnahme 1.2 A:** Um die entstehenden Verluste an Waldflächen durch den Ausbau der B 299 hinsichtlich der Biotopfunktion auszugleichen, wird ein hochwertiger, dem Standort angepasster Hainsimsen-Buchewald auf den Ausgleichsflächen entwickelt.

- **Maßnahme 1.3 A_{CEF}:** Südlich und östlich des Waldes entsteht ein naturnaher Waldmantel, der zum einen zahlreichen

Tier- und Pflanzenarten Lebensraum bietet und zum anderen im Rahmen des artenschutzrechtlichen Ausgleichs der Förderung der Goldammer dient, die ihre Hauptverbreitung unter anderem an Waldrändern nahe von Feldfluren hat.

Maßnahme **2 A_{CEF}:** Als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für die Feldlerche wird ein dauerhafter Blühstreifen bei Weidenwang angelegt, der die Habitatqualität der umliegenden Ackerlandschaft für die Feldlerche erhöht und durch den somit die Brutpaardichte in diesem Gebiet steigen kann.

Insgesamt ist festzuhalten, dass nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig kompensiert werden.

3.2.5.3.5 Gestaltungsmaßnahmen

Weiterhin sind folgende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

Maßnahme 1G: Vorbereitung der Böschungsflächen in Bezugsraum 1 für eine Selbstbegrünung

Maßnahme 2G: Waldoberbodenauftrag an den Böschungen in Bezugsraum 2 zur Selbstbegrünung

Die vorstehend kurz aufgeführten Gestaltungsmaßnahmen dienen vorrangig zur Einbindung des Bauwerks in die Landschaft und zur Neugestaltung des Landschaftsbildes. Sie gehen jedoch nicht in die Ausgleichsbilanz mit ein.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.3 und Unterlage 19.1.1, Kapitel 3.1.1 und 5.2) verwiesen.

3.2.5.3.6 Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen

Die genannten Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung sind in erster Linie für die Bestimmung des notwendigen Umfangs von Kompensationsmaßnahmen maßgeblich. Deren Qualität, das heißt ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich geeignet, die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft funktional zu kompensieren. Die Maßnahmen

und die damit verbundenen Ziele sind in den Planunterlagen nachvollziehbar und umfassend dargestellt und erläutert (Planordner: Unterlagen 9.2A, 9.3 und 19.1.1, Kapitel 5).

Die vorgesehenen Maßnahmen stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff und tragen dazu bei, die durch das Straßenbauvorhaben verursachten und vorstehend näher beschriebenen Beeinträchtigungen der Funktionen des Naturhaushalts nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG auszugleichen. Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Kompensationsmaßnahmen und das vorgesehene Kompensationskonzept, bei Beachtung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses, in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Im Ergebnis werden alle gestörten Funktionen der erheblichen beziehungsweise nachhaltigen Beeinträchtigungen kompensiert. Die höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachliche Eignung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes bestätigt. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ebenso ausgeglichen.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Auflagen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

3.2.5.3.7 Abwägung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der vom Vorhabenträger geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung der festgelegten Auflagen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass das Straßenbauvorhaben einen durchaus (zumindest teilweise) schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen das geplante Vorhaben zukommt.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Ziffer A.III.5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen beziehungsweise ersetzt werden können.

3.2.6 Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

3.2.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG werden grundsätzlich auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, wie beispielsweise für den Ausbau von Gewässern, den Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Auflagen in Ziffer A.IV dieses Beschlusses, mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

3.2.6.1.1 Gewässerausbau (§§ 68, 67 Abs. 2 WHG)

Nach § 68 Abs. 1 WHG bedarf ein Vorhaben des Gewässerausbau der (wasserrechtlichen) Planfeststellung. Gewässerausbau ist nach § 67 Abs. 2 S. 1 WHG die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer.

Im Zuge des dreistreifigen Ausbaus der B 299 ist es notwendig, die beiden Rohrdurchlässe des Leitgrabens bei Bau-km 0+620 um etwa sieben Meter nach Westen zu verlängern (vergleiche lfd. Nr. 200 der Unterlage 11).

Die Verlängerung dieser Rohrdurchlässe stellt eine wesentliche Umgestaltung von Gewässern oder seiner Ufer und damit einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 S. 1 WHG dar, der gemäß § 68 Abs. 1 WHG einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang darstellt. Der nach § 68 Abs. 1 WHG planfeststellungspflichtige Gewässerausbau infolge der oben dargestellten Maßnahmen ist genehmigungsfähig, da die wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen der §§ 67 Abs. 1, 68 Abs. 3 WHG erfüllt werden. Durch die in diesem Beschluss unter A.IV.4 festgesetzten Auflagen wird sichergestellt, dass die wasserwirtschaftlichen Anforderungen eingehalten werden.

3.2.6.1.2 Überschwemmungsgebiete / Wasserschutzgebiete

Für das betroffene Gebiet sind keine Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG amtlich festgesetzt. Weiter werden durch das planfestgestellte Vorhaben keine Wasserschutzgebiete im Sinne des § 51 WHG beeinträchtigt.

Zwar befindet sich in einem Abstand von etwa 200 m vom Untersuchungsgebiet das Wasserschutzgebiet „Neumarkt Miss“, welches jedoch vom Bauvorhaben nicht betroffen ist.

3.2.6.1.3 Ergebnis

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Die zuständigen Fachbehörden haben die Planunterlagen im Rahmen der Anhörungsverfahren geprüft.

3.2.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 WHG). Gemäß § 19 Abs. 1 WHG wird die Erlaubnis von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst und deshalb unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffern 1 und 2 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Auflagen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz, aus auf Grund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Gewässereigenschaften sind dabei nach § 3 Nr. 7 WHG die auf die Wasserbeschaffenheit, die Wassermenge, die Gewässerökologie und die Hydromorphologie bezogenen Eigenschaften von Gewässern und Gewässerteilen.

Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzungen im Sinne von § 9 WHG Folgendes:

3.2.6.2.1 Einleitung gesammeltes Niederschlagswasser / Versickerung

Rechtliche Grundlagen

Die Gestattungspflicht des § 8 WHG für die Versickerung des Niederschlagswassers in das Grundwasser setzt das Vorliegen einer Benutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG voraus. Benutzungen im Sinne des § 9 WHG sind unmittelbare zweckbestimmte Einwirkungen auf ein Gewässer. Sie setzen gleichzeitig ein zielgerichtetes Verhalten voraus, welches dem Erreichen bestimmter Zwecke dient. Das Gewässer soll für einen außerhalb des Gewässers liegenden Zweck genutzt werden. Bei einem breitflächigen natürlichen Versickern ohne technische Vorkehrung fehlt es am ziel- und zweckgerichteten Verhalten zur Einleitung eines Stoffes, so dass der Tatbestand einer Benutzung

nicht erfüllt ist. Bei Straßen mit starkem Verkehrsaufkommen und entsprechenden hydrogeologischen Voraussetzungen ist jedoch zu prüfen, ob ein Fall des § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG vorliegt. Ein Erlaubnistatbestand nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG kann vorliegen, wenn eine starke Verkehrsbelastung mit ungünstigen Untergrundverhältnissen (z. B. Karst), sensiblen aufnehmenden Gewässer (z. B. Muschelgewässer, stehende Gewässer, Altarme usw.) oder naturschutzfachlichen Vorgaben zusammentreffen. In diesen sensiblen Bereichen kann eine zusätzliche Behandlung des Niederschlagswassers notwendig werden. Tatsächlich wird dies jedoch nur in äußerst seltenen Ausnahmefällen zutreffen.

Auch für die (als Sicherungseinrichtung für den Fall von über den Bemessungsregen hinausgehende Regenereignisse) nach der Böschung vorgesehene Notüberläufe ergibt sich keine andere rechtliche Bewertung. Ein zielgerichtetes Einleiten des Niederschlagswassers ist weder bei einem Abfließen des Niederschlagswassers über die Straßenschulter noch in Ausnahmefällen bei extremen Niederschlagswasserereignissen darüber hinaus gegeben.

Sofern nicht zu erwarten ist, dass durch das Bauvorhaben schädliche Auswirkungen auf das Grundwasser oder auf oberirdische Gewässer hervorgerufen werden können, welche besondere Vorkehrungen bzw. eine Behandlung erfordern würden, besteht für diesen Teil der Niederschlagswasserbeseitigung keine Erlaubnispflicht nach §§ 10, 15 und 57 WHG.

Niederschlagsentwässerung B 299 Sengenthal/Nord – Sengenthal/Süd

Die vorhandene Straßenentwässerung wird an die neuen Gegebenheiten angepasst. Für die B 299 und die Parallelwege wird damit das bestehende Konzept mit großflächiger Versickerung bzw. Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers in der Fläche (Böschungen und Mulden) beibehalten. Lediglich bei Starkregenereignissen, die über dem 5-jährigen Bemessungsregen liegen, erfolgt der Notüberlauf über Gräben und Durchlässe zum Leitgraben hin.

Bezüglich der näheren Einzelheiten des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Unterlagen 1, 8, 18.1, 18.2, 19.2 und 20) verwiesen.

Durch den dreistreifigen Ausbau der B 299 ist unter Beachtung der unter Ziffer A.IV dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen keine Zustandsverschlechterung des nächstgelegenen Flusswasserkörpers und des betroffenen Grundwasserkörpers zu erwarten. Da bei der vorliegenden breitflächigen Versickerung über Böschungen und Mulden kein ziel- und zweckgerichtetes Verhalten zur Einleitung von Stoffen fehlt, ist unter Bezugnahme auf die vorangegangenen Erläuterungen über den Umfang der Entwässerungsmaßnahmen die Zulassung nach § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4

WHG in Form einer Erlaubnis nach §§ 10, 15 und 57 WHG schlussendlich nicht erforderlich.

Bei Beachtung der unter Ziffer A.IV dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i.V.m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Entwässerungskonzept wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens von den zuständigen Fachbehörden geprüft und nicht beanstandet.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, wurden dem Vorhabenträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabenträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche die Haftung erweiternden Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

3.2.6.2.2 Einbringen von Stoffen in das Gewässer

Die vorliegende Planung sieht bei Bau-km 0+620 die Verlängerung der beiden Rohrdurchlässe im Bereich des Leitgrabens um etwa 7 m nach Westen vor. Die zugehörige Sauberkeitsschicht reicht bis in den mittleren höchsten Grundwasserstand, wodurch zumindest zeitweise Kontakt zum Grundwasser besteht. Der für die Bettung bzw. Sauberkeitsschicht verwendete Beton wird so gewählt, dass eine Reaktion zwischen Beton und Grundwasser, die zu einer Lösung von Schadstoffen und somit Verunreinigung des Grundwassers führen könnte, ausgeschlossen werden kann. Ebenso muss das Gestein der Schroppenschicht so gewählt werden, dass keine Reaktion mit dem Grundwasser stattfindet.

Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Unterlagen 1, 8, 18.1, 18.2, 19.2 und 20) verwiesen.

Die vorstehend aufgeführten Einrichtungen verbleiben dauerhaft im Boden und greifen in das Grundwasser ein; es liegt somit eine Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vor.

Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung im Sinne des § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen und der vorstehenden Erwägungen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i.V.m. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs

der Bundesstraße 299 gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern. Somit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis nach §§ 10, 15 Abs. 1 WHG vor.

Das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. als zuständige untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt.

3.2.6.2.3 Bauwasserhaltung

Die Bauwasserhaltung im Zuge der unter vorstehender Ziffer beschriebenen Verlängerung der beiden Rohrdurchlässe wird wie folgt geregelt:

Bauzeitlich wird für die Durchlassverlängerung eine Bauwasserhaltung mit einer maximalen Ableitungsmenge von 30 l/s für die Dauer von etwa fünf Tagen erforderlich. Das entnommene Grundwasser sowie (evtl. verunreinigtes) Bauwasser werden über eine Sedimentationsanlage (Absetzcontainer) gereinigt und anschließend innerhalb der Baustelle in den Leitgraben eingeleitet oder im angrenzenden Gelände versickert; eine dauerhafte Beeinträchtigung ist hierdurch nicht gegeben.

Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Unterlagen 1, 8, 18.1, 18.2, 19.2 und 20) verwiesen.

Es liegt somit eine Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vor, da das Wasser innerhalb der Baustelle in den Leitgraben eingeleitet beziehungsweise im angrenzenden Gelände versickert wird. Ferner wird mit den zeitweiligen Grundwasserabsenkungen, den vorgesehenen Grundwasserentnahmen und dem Zutagefördern von Grundwasser während der Bauphase der Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG verwirklicht, der nach § 8 Abs. 1 WHG gestattungspflichtig ist. Eine derartige Benutzung eines Gewässers bedarf der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung nach § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Da die Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 WHG nicht vorliegen, war eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 15 Abs. 1 BayWG zu erteilen.

Bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf., Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt.

3.2.6.3 Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG

3.2.6.3.1 Rechtliche Grundlagen

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/60/EG – Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) in deutsches Recht umsetzen. Die Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung – OGewV) enthält die Vorgaben aus der Wasserrahmenrichtlinie und der EU-Richtlinie 2008/105/EG (UQN-Richtlinie) für die Bestimmung des ökologischen und chemischen Zustands von oberirdischen Gewässern. Weiter ist die Grundwasserverordnung (GrwV) zu beachten. Diese setzt ebenfalls die Wasserrahmenrichtlinie sowie die EU-Richtlinie 2006/118/EG um.

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften,

- dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und
- ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer sind nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenziales und ihres chemischen Zustandes vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – Az.: 9 A 13.18, Rn. 154). Eine Verschlechterung des Zustandes eines Gewässerkörpers liegt nicht nur dann vor (vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, Az.: C-461/13), wenn sich die chemische beziehungsweise ökologische Zustandsklasse verschlechtert, sondern auch dann, wenn sich der Zustand mindestens einer der vier biologischen Qualitätskomponenten (Makrozoobenthos, Makrophyten & Phytobenthos, Phytoplankton, Fische) um eine Klasse verschlechtert. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der schlechtesten Klasse eingeordnet, stellt jede weitere Beeinträchtigung eine Verschlechterung des Zustands dar. Eine „Erheblichkeitsschwelle“ erkennt der Europäische Gerichtshof dabei nicht an.

Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass

- eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1);
- alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2);
- ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Nr. 3).

§§ 27 und 47 WHG erfordern dabei eine wasserkörperbezogene Prüfung, anders als die Umweltverträglichkeitsprüfung, die schutzgutbezogen durchgeführt wird.

Die Prüfung, ob die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG eingehalten werden, erfordert daher folgende Überprüfungen:

- Sind vorhabenbedingt Verschlechterungen des chemischen Zustands und des ökologischen Zustands (beziehungsweise Potenzials) der Oberflächengewässer zu erwarten? (Verschlechterungsverbot)
- Sind Verschlechterungen des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwassers durch das Vorhaben zu erwarten? (Verschlechterungsverbot)
- Steht das Vorhaben im Widerspruch zu den Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Wasserkörper? Bleibt ein guter chemischer Zustand und ein guter ökologischer Zustand (beziehungsweise Potenzial) der Oberflächengewässer erreichbar? (Verbesserungsgebot)

Die Genehmigung eines konkreten Vorhabens ist zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers beziehungsweise seines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der EU-Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet (BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 22).

Eine ordnungsgemäße Prüfung des Verschlechterungsverbots setzt regelmäßig sowohl eine Ermittlung des Ist-Zustands als auch eine Auswirkungsprognose für die einzelnen zu bewertenden Gewässer, also eine wasserkörperbezogene Prüfung, voraus (BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 22; BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – Az.: 9 A 13.18, Rn. 160). Die der Prüfung zugrundeliegenden Messergebnisse müssen dabei hinreichend aktuell sein und dürfen keine Lücken aufweisen, da sie ansonsten einer Zulassung des Vorhabens regelmäßig nicht zugrunde gelegt

werden können. In diesen Fällen sind weitere Untersuchungen erforderlich (BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – Az.: 9 A 13.18, Rn. 160). Aktuelle Daten liegen vor, wenn die Überwachungsfrequenzen und Überwachungsintervalle der Oberflächengewässerverordnung eingehalten werden. Dies bedeutet, dass die Datenerhebung für die biologischen Qualitätskomponenten alle ein bis drei Jahre und für die chemischen Qualitätskomponenten sowie für prioritäre Stoffe mindestens einmal in sechs Jahren durchzuführen ist (vgl. Anlage 10 zu § 10 Abs. 1 und Abs. 2 OGWV). Geringfügige Überschreitungen des Überwachungsintervalls, etwa wenn die Daten bei Erstellung des Fachbeitrags noch aktuell genug sind und erst zum Zeitpunkt des Ergehens des Planfeststellungsbeschlusses das Intervall unwesentlich überschritten ist, können dabei ohne Nachermittlung hinnehmbar sein (BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 26 f.). Hinsichtlich des chemischen Zustands der Oberflächengewässer und des Grundwassers sind regelmäßig quantitative Angaben zur Grundbelastung mit Chlorid erforderlich, hinsichtlich der Oberflächengewässer auch zu den Stoffen Benzo(a)pyren und Cyanid (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 37 f., 41). Bezugspunkt der Prüfung nach §§ 27, 47 WHG ist jeweils der gesamte Wasserkörper und nicht nur ein räumlich abgegrenzter Teil. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Grundwasserkörper auswirken (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 39).

3.2.6.3.2 Prüfung des Vorhabens Ausbau B 299 Sengenthal/Nord – Sengenthal-Süd

Vom geplanten dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd ist der Oberflächenwasserkörper FWK 1_F242 „Sulz bis Einleitung in den Main-Donau-Kanal“ indirekt betroffen. Weiter wird in den Grundwasserkörper GWK 1_G065 „Feuerletten/Albvorland – Freystadt“ eingegriffen.

Hinsichtlich der einzelnen Wasserkörper hat die Prüfung – zusammenfassend – das folgende Ergebnis ermittelt. Auf die detaillierten Darstellungen in den planfestgestellten Unterlagen (Planordner: Unterlage 18.2) wird Bezug genommen.

3.2.6.3.2.1 Oberflächenwasserkörper FWK 1_F242

Ist-Zustand

Als Bewertungsgrundlage wurde die Beschreibung des Ist-Zustandes zugrunde gelegt (Planordner: Unterlage 18.2 und Anlagen). Der zu betrachtende Oberflächenwasserkörper FWK 1_F242 „Sulz bis Einleitung in den Main-Donau-Kanal, Wiefelsbach, Roßbach (zum Main-Donau-Kanal) (Fließgewässer)“ weist einen „unbefriedigenden“ ökologischen und einen „nicht guten“ chemischen Zustand auf.

Auswirkungen des Vorhabens und Fazit

Durch den dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd erfolgt keine unmittelbare bauliche Tätigkeit am nahe gelegenen Flusswasserkörper 1_F242. Im Zuge der Baumaßnahme wird lediglich der bestehende Durchlass am Leitgraben verlängert, welcher nach etwa 2,1 km in den vorgenannten FWK 1_F242 (die Lach, ein Gewässer III. Ordnung) mündet; der Flusswasserkörper selbst ist jedoch von der Maßnahme nicht betroffen. Mit den baulichen Maßnahmen zur Verlängerung des Durchlasses ist unter Einhaltung der allgemeinen Regeln der Technik sowie unter Beachtung der unter vorstehender Ziffer A.IV.4 getroffenen Auflagen kein wesentlicher Eingriff in den Leitgraben als Zufluss zum FWK 1_F242 verbunden.

Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Unterlagen 1, 8, 18.1, 19.2, 20 und insbesondere 18.2) verwiesen.

Im Ergebnis sind vorhabenbedingt keine Verschlechterungen des chemischen und ökologischen Zustandes des Flusswasserkörpers FWK 1_F242 zu erwarten (Verschlechterungsverbot, § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Das Vorhaben steht der Zielerreichung des guten ökologischen und chemischen Zustandes nicht entgegen (Verbesserungsgebot gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

3.2.6.3.2.2 Grundwasserkörper GWK 1_G065

Ist-Zustand

Das Bauvorhaben liegt im Bereich des Grundwasserkörpers GWK 1_G065 „Feuerletten/Albvorland – Freystadt (Grundwasser)“. Als Bewertungsgrundlage wurde die Beschreibung des Ist-Zustandes zugrunde gelegt (Planordner: Unterlage 18.2). Der Grundwasserkörper GWK 1_G065 weist sowohl mengenmäßig als auch chemisch einen „guten“ Zustand auf; das Bewirtschaftungsziel nach § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG (Verbesserungsgebot) ist somit bereits erreicht.

Auswirkungen des Vorhabens und Fazit

Die Straßenentwässerung durch oberflächige Versickerung über Böschungen / Versickergräben in Verbindung mit der Versiegelung der Oberfläche sowie die Bettung der zu verlängernden Rohrdurchlässe, welche in den mittleren höchsten Grundwasserspiegel hineinreicht, sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele des Grundwasserkörpers zu betrachten.

- Mengenmäßiger Zustand

Das Niederschlagswasser der Fahrbahn der B 299 und der Parallelwege wird – wie im Bestand - mit einer ausreichenden Querneigung von mind. 2,5 % über

das Bankett zur Außenseite geführt. Die Behandlung erfolgt durch flächige Versickerung über die belebte Oberbodenzone (Dicke ≥ 20 cm) in der Böschung bzw. in den anstehenden Straßenmulden und -gräben. Unter Einhaltung der allgemeinen Regeln der Technik sowie unter Beachtung der unter vorstehender Ziffer A.IV.4 getroffenen Auflagen ist von keiner Verschlechterung (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) des mengenmäßigen Zustandes des Grundwasserkörpers auszugehen.

- Chemischer Zustand: Chloridfracht

Der durchschnittliche Salzverbrauch der letzten fünf Winterdienstjahre lag im Bereich der für den plangegegenständlichen Ausbauabschnitt zuständigen Straßenmeisterei bei etwa 1.500 g/m^2 . Die winterdienstlich zu betreuende versiegelte Straßenfläche vergrößert sich im Ausbauabschnitt um rund 6.000 m^2 . Die Berechnung erfolgte ausgehend von der neuen Fahrbahnfläche, da einerseits die Vorbelastung durch die Bestandsstrecke bereits berücksichtigt wurde und andererseits nicht alle Bereiche (z. B. Wirtschaftswege) einer Streuung bedürfen. Unter Anwendung der einschlägigen Berechnungsmethoden (vgl. Planordner: Unterlage 18.2) ergibt sich im Winterdienstzeitraum eine zusätzliche aufgebrauchte Chloridfracht, die über Versickerung in den Grundwasserkörper gelangt, von 4.941 kg . Die Ausgangs-Chloridkonzentration des Grundwasserkörpers GWK 1_G065 liegt bei 14 mg/l . Die mittlere Grundwasserneubildung beträgt gemäß den Angaben des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg örtlich 134 mm/a . Der Grundwasserkörper erstreckt sich über eine Fläche von $434,6 \text{ km}^2$.

Im Ergebnis entsteht eine resultierende Chloridkonzentration von $14,1 \text{ mg/l}$; im Vergleich zur Ausgangs-Chloridkonzentration von 14 mg/l bedeutet dies eine Zunahme um etwa $0,1 \text{ mg/l}$ (entspricht etwa $0,7 \%$). Der laut Grundwasserverordnung (GrwV) bei 250 mg/l liegende Schwellenwert wird somit deutlich unterschritten. Es kommt durch den Ausbau der B 299 zu keiner signifikanten Erhöhung der Chloridkonzentration im Grundwasserkörper GWK 1_G065 und folglich mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu keiner Verschlechterung des chemischen Zustandes (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG).

- Chemischer Zustand: Verlängerung Rohrdurchlässe Leitgraben

Für die im Zuge des Ausbaus der B 299 notwendige Verlängerung der beiden Rohrdurchlässe des Leitgrabens (Flachgründung und Betonrohre DN 1800) ist ein Eingriff ins Grundwasser erforderlich. Die Bettung bzw. Sauberkeitsschicht wird mit einer Mächtigkeit von 50 cm ausgeführt und reicht ca. 20 cm in den mittleren höchsten Grundwasserspiegel bei ca. $416,45 \text{ m ü. NN}$ hinein. Es besteht somit zumindest zeitweise Kontakt zum Grundwasser. Der für die Bettung bzw. Sauberkeitsschicht verwendete Beton wird so gewählt, dass eine Reaktion

zwischen Beton und Grundwasser, die zu einer Lösung von Schadstoffen und dadurch zur Verunreinigung des Grundwassers führen könnte, ausgeschlossen werden kann. Ebenso kommt für die etwa 50 cm starke Schroppenschicht ein Gestein zum Einsatz, welches nicht mit dem Grundwasser reagiert. Weiterhin wird eine Bauwasserhaltung mit einer maximalen Ableitungsmenge von 30 l/s für die Dauer von ca. 5 Tagen erforderlich. Das entnommene Grundwasser und (evtl. verunreinigtes) Bauwasser werden über eine Sedimentationsanlage (Absetzcontainer) gereinigt und anschließend innerhalb der Baustelle in den Leitgraben eingeleitet.

Unter Einhaltung der allgemeinen Regeln der Technik sowie unter Beachtung der unter vorstehender Ziffer A.IV.4 getroffenen Auflagen ist hierdurch von keiner Verschlechterung des chemischen Zustandes (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) des Grundwasserkörpers auszugehen.

Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Unterlagen 1, 8, 18.1, 19.2, 20 und insbesondere 18.2) verwiesen.

Abschließend ist festzuhalten, dass für den Grundwasserkörper GWK 1_G065 eine Verschlechterung des chemischen und mengenmäßigen Zustandes (Verschlechterungsverbot gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Zudem wird durch das geplante Vorhaben dem Gebot zur Trendumkehr entsprochen (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Das Vorhaben steht der Zielerreichung des guten chemischen und guten mengenmäßigen Zustands (Verbesserungsgebot gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG) nicht entgegen.

3.2.6.3.2.3 Ergebnis

Es ist somit festzuhalten, dass die zwingenden Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG eingehalten werden und der Zulassung des Vorhabens somit nicht entgegenstehen.

Das Wasserwirtschaftsamt Regensburg, dessen amtlichen Auskünften entsprechend der ständigen Rechtsprechung eine besondere Bedeutung zukommt (vgl. VGH München, Beschluss vom 02.05.2001, Az. 8 ZB 10.2312, BayVBI 2012, S. 47, 48), hat das dargestellte Ergebnis der Prüfung der §§ 27 und 47 WHG nicht beanstandet.

3.2.6.4 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie den in Ziffer A.IV.4 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Auflagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfal-

ten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für den dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd sprechenden Belange zu überwiegen.

3.2.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

3.2.7.1 Flächenverbrauch

Im Zuge des dreistreifigen Ausbaus der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd wird eine zusätzliche Fläche von 2,35 ha vom Straßenkörper in Anspruch genommen. Insgesamt werden Böden im Umfang von 1,85 ha neu versiegelt sowie 0,72 ha überbaut. Zusätzlich werden 0,85 ha Böden während der Bauzeit vorübergehend beansprucht. Unter Hinweis auf die Ausführungen in vorstehender Ziffer B.II.3.2.5.3.4 erfordert die Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft weitere Flächen mit einer Größe von rund 1,32 ha.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen werden in einem Umfang von rund 1,49 ha in Anspruch genommen, wovon 1,32 ha auf die vorgenannten Kompensationsmaßnahmen entfallen.

Auch wenn die agrarstrukturellen Belange nur im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen positiv rechtlich normiert sind (dazu unten „Berücksichtigung Agrarstruktureller Belange bei der Kompensation“), kann die Wertigkeit der in Anspruch genommenen Böden für die Maßnahme selbst dennoch im Rahmen der Abwägung nicht außer Betracht bleiben. Für den Landkreis Neumarkt i.d.OPf. liegt die durchschnittliche Ackerzahl bei 41, die durchschnittliche Grünlandzahl beträgt 38. Es ist festzuhalten, dass die für den Maßnahmenkomplex 1 A vorgesehene – derzeit ackerbaulich genutzte – Fläche eine Grünlandzahl von zwischen 40 und 45 aufweist; sie ist somit gering bis mittel ertragsfähig und als geringfügig hochwertiger als das durchschnittliche Grünland im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. anzusehen.

3.2.7.2 Mittelbare Auswirkungen

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (wie Anschneidungen, Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Insbesondere ergeben sich aus der bestandsorientierten Verbreiterung der B 299 keine relevanten Neuzerschneidungen von Flächen.

3.2.7.3 Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Kompensation

Auf die Belange der Landwirtschaft wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG so weit wie möglich Rücksicht genommen. Für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthält diese Vorschrift ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich dabei auf "agrarstrukturelle Belange". Der Begriff „agrarstrukturelle Belange“ hat im Gesetz keine nähere Erläuterung erfahren. Jedoch lässt das Regelbeispiel, das die Schonung der für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden nennt, mit hinreichender Deutlichkeit erkennen, dass § 15 Abs. 3 S. 1 BNatSchG vor allem darauf abzielt, eine kompensationsbedingte Inanspruchnahme der für die land- und forstwirtschaftliche Erzeugung besonders bedeutenden Produktionsgrundlagen, zu denen namentlich günstig gelegene, nicht zersplitterte und überdurchschnittlich ertragsreiche Nutzflächen gehören, möglichst zu vermeiden (Gellermann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.-Lfg. Juni 2019; § 15 Rn. 34 BNatSchG).

Nach § 9 Abs. 1 S. 1 BayKompV sind agrarstrukturelle Belange im Sinn von § 15 Abs. 3 S. 1 BNatSchG betroffen, wenn die Gesamtheit der Ausstattung, Verfügbarkeit und Qualität von Arbeit, Boden und Kapital (Produktionsfaktoren) sowie der Produktions- und Arbeitsbedingungen und damit der Produktionskapazität und Produktivität in einem Agrarraum erheblich beeinflusst oder verändert werden. Nach § 9 Abs. 1 S. 2 BayKompV ist stets davon auszugehen, dass dies der Fall ist, wenn die Kompensation eines Eingriffs mehr als drei Hektar land- oder forstwirtschaftliche Fläche in Anspruch nimmt. Durch die vorliegende Maßnahme werden durch Kompensationsmaßnahmen 1,32 ha landwirtschaftliche Flächen beansprucht. Es ist somit festzuhalten, dass agrarstrukturelle Belange durch die Maßnahme betroffen sind.

§ 9 Abs. 2 BayKompV konkretisiert § 15 Abs. 3 S. 1 BNatSchG dahingehend, dass unter „für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden“ im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden zu verstehen sind. Maßgeblich ist dabei das Gebiet des durch die Kompensationsmaßnahmen räumlich betroffenen Landkreises, bei landkreisübergreifenden Maßnahmen das Gesamtgebiet der betroffenen Landkreise. Die Ertragskraft bestimmt sich nach dem jeweiligen Durchschnittswert der Acker- und Grünlandzahlen eines Landkreises gemäß dem Bodenschätzungsgesetz. Die Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die einzelnen bayerischen Landkreise können der Anlage der „Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)“ (Stand: 16.10.2014) entnommen werden. Für den Landkreis Neu- markt i.d.OPf. liegt die durchschnittliche Ackerzahl bei 41 und die durchschnittliche Grünlandzahl bei 38. Die für den Maßnahmenkomplex 1 A vorgesehene - derzeit

Ackerbaulich genutzte - Fläche weist eine Grünlandzahl zwischen 40 und 45 auf; sie ist somit gering bis mittel ertragsfähig und verglichen mit dem im Durchschnitt im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. vorherrschenden Grünland als geringfügig hochwertiger anzusehen. Die Einstufung als Grünland in der Bodenschätzungsübersichtskarte, in der die Einteilung in Acker bzw. Grünland je nach Beschaffenheit und Ertragsfähigkeit des Bodens erfolgt, legt den Schluss nahe, dass die Fläche nicht optimal für eine ackerbauliche Nutzung geeignet ist; einer Umwandlung der Ackerfläche unter Berücksichtigung vorgenannten agrarstruktureller Belange steht folglich nichts entgegen.

3.2.7.4 Existenzgefährdungen

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar und wurden auch nicht vorgebracht.

3.2.7.5 Landwirtschaftliches Wegenetz

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird – soweit betroffen – wieder angepasst.

3.2.7.6 Abwägung

Die Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange sind insgesamt auf ein Mindestmaß reduziert und nicht so gewichtig, dass sie der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Die Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass das plangegenständliche Vorhaben gegenüber den Belangen der Landwirtschaft vorgeht.

3.2.8 Wald

Von dem planfestgestellten Vorhaben werden auch Belange der Forstwirtschaft berührt. Besondere Bedeutung kommt hierbei den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in Waldbestände zu. Bei der Planung wurde zwar darauf geachtet, die Waldinanspruchnahme auf das notwendige Maß zu beschränken. Dennoch ist die Überbauung bzw. Versiegelung von Waldflächen im Rahmen des Vorhabens unvermeidbar. Für das Vorhaben ist durch die Überbauung eine Beseitigung von rund 2.500 m² Wald erforderlich, mithin liegt eine Rodung im Sinne von Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWaldG vor. Die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der Rodungserlaubnis (vgl. Art. 9 Abs. 8 i.V.m. Abs. 3 ff. BayWaldG) liegen vor. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2019 der Rodung nicht widersprochen.

Bannwald im Sinne von Art. 11 BayWaldG, Schutz- oder Erholungswald (Art. 10 und 12 BayWaldG) beziehungsweise ein Naturwaldreservat (Art. 12a BayWaldG) sind von der Rodung nicht betroffen.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (= Rodung) bedarf der Erlaubnis (Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWaldG). Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn die Rodung Wald funktionsplänen widerspricht oder deren Ziele gefährden würde oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG).

Spezielle waldrechtliche Versagungsgründe aus Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sowie andere Rechtsvorschriften, insbesondere die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen nach § 15 BNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen. Die in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dargestellten Gründe für die Notwendigkeit des Vorhabens wiegen schwerer als das öffentliche Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung des betroffenen Waldbestands.

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

Die geplanten Eingriffe in den Wald sind unvermeidbar und können nicht weiter verringert werden. Durch die Erweiterung der B 299 im plangegegenständlichen Abschnitt ist die dauerhafte Überbauung von rund 2.500 m² Wald und somit dessen Rodung erforderlich. Vorübergehende Inanspruchnahmen von Waldflächen stellen keine Änderung der Bodennutzungsart (= Rodung) i. S. d. Art. 9 Abs. 2 BayWaldG dar, da hier lediglich eine Abnutzung des Bestandes stattfindet, die keiner Erlaubnis bedarf – laut Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Regensburg vom 23.07.2019 kommt dies einem Kahlhieb nach Art. 4 Ziff. 4 BayWaldG am nächsten; gemäß Art. 15 Abs. 1 BayWaldG sind solche unbestockten Flächen innerhalb von drei Jahren wieder aufzuforsten. Das Vorhaben bedingt die Verschiebung eines Wirtschaftsweges im nördlichen Bereich des Ausbauabschnittes nach Osten sowie die Verschiebung eines weiteren Wirtschaftsweges westlich der B 299 nach Westen. Da die Wirtschaftswegen als Waldwege bzw. als sonstige dem Wald dienende Flächen jedoch weiterhin unter die Definition von Wald nach Art. 1 BayWaldG fallen, stellt der dafür notwendige Waldflächenbedarf von rund 2.700 m² ebenfalls keine Rodung im Sinne des Art. 9 BayWaldG dar. Ein kleiner Bereich der Waldflächen im Südwesten des Untersuchungsgebietes fällt in ein Gebiet entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals, das gemäß dem Wald funktionsplan eine besondere Funktion für das Landschaftsbild erfüllt

und somit von besonderer Bedeutung für den Erhalt von Eigenart, Vielfalt und Schönheit der Landschaft ist. Durch den Ausbau der B 299 ist dieser Waldbereich jedoch nicht betroffen. Die sonstigen Waldflächen im Untersuchungsgebiet sind im Waldfunktionsplan nicht mit einer besonderen Bedeutung für eine spezielle Funktion bzw. Schutzgut belegt.

Da die vom Waldverlust betroffenen Bereiche keine Funktionen gemäß Waldfunktionsplanung erfüllen, ist kein gesonderter Waldausgleich nach BayWaldG erforderlich.

Neben der geplanten Rodung sind in die Abwägung die sonstigen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraum Wald einzustellen. Dabei kann auf die vorangegangenen Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Bezug genommen werden. Im Zuge dieser Prüfung sind die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen – und damit auch für das im Bereich der Trasse gelegene Waldgebiet – dargestellt und bewertet. Insgesamt werden die walddrechtlichen Belange gewahrt (Planordner: Unterlagen 19.2, 19.1.1 und 9.3).

Die höhere Naturschutzbehörde sowie das Amt für Ernährung für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Regensburg, haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens mit der vorgelegten Planung einverstanden erklärt.

Auf die planfestgestellten Unterlagen (Planordner: Unterlagen 1, 9 und 19) sowie auf die unter Ziffer A.III.8 getroffenen Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Der dreistreifige Ausbau der B299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd wird unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. Insgesamt werden die walddrechtlichen Belange gewahrt und stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

3.2.9 Sonstige öffentliche Belange

3.2.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel oder ähnliches betreiben, zu berücksichtigen. In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Von Seiten der Träger der betroffenen Leitungen wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben vorgetragen. Soweit den in den Stellungnahmen enthaltenen Forderungen nicht bereits durch Maßnahmen im Regelungsverzeichnis (Planordner: Unterlage 11) entsprechend Rechnung getragen wurde, wurde den Forderungen durch Auflagen in diesem

Beschluss nachgekommen. Auf die Regelungen Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere nähere Regelungen sind daher nicht erforderlich. Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln die Belange der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen daher kein entscheidendes Gewicht zulasten der Baumaßnahme.

3.2.9.2 Denkmalschutz

Laut der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 12.09.2019 werden keine Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege berührt. Im Südwesten des Untersuchungsgebiets liegt ein schmaler Bereich des Baudenkmals „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ (D-3-73-159-2). In dieses Baudenkmal wird im Rahmen des Ausbaus der B 299 nicht eingegriffen.

Im äußersten Südwesten des Untersuchungsgebietes liegt ein kleiner Bereich des Bodendenkmals „Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ (D-3-6734-0139). Dieses ist vom Ausbau der B 299 nicht betroffen.

Im Planungsraum befinden sich gemäß der vorgenannten Stellungnahme zwei Bodendenkmalverdachtsflächen. Zum einen liegt das nördliche Drittel der Ausbaustrecke (Verdachtsfläche V-3-6735-0001) innerhalb einer Region, die sich durch fruchtbare Böden auszeichnen. Die zweite Vermutung (Verdachtsfläche V-3-6734-0005) befindet sich nördlich und südlich des Leitgrabens. Derartige Lagen sind in der Vor- und Frühgeschichte bevorzugt bei der Anlage von Siedlungen und Gräberfeldern aufgesucht worden. Aus diesem Grund ist hier das Risiko besonders hoch, dass während der Baumaßnahme bisher unbekannte Bodendenkmäler zerstört werden.

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses) gehen den Belangen des Denkmalschutzes vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

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

Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 BayDSchG, sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler der bezeichneten Verdachtsflächen, als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 vorgesehenen Maßgaben.

Die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen und im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns der Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Dabei kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau beziehungsweise der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist. Der Zweck des BBodSchG erstreckt sich nämlich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens. Vielmehr wird als geschützte Nutzungsfunktion in § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Die Belange der Denkmalpflege sind angesichts einer nicht auszuschließenden möglichen Betroffenheit bislang unbekannter Bodendenkmäler, mit mittlerem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Auflagen gewahrt.

3.3 Würdigung der Stellungnahmen der Behörden

Behörden die keine Stellungnahmen abgegeben haben oder hinsichtlich deren Stellungnahmen im Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte:

- Gemeinde Mühlhausen
- Stadt Berching
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
- Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Regionaler Planungsverband Region 11 Regensburg
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Neumarkt i.d.OPf.
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement München
- Bezirk Oberpfalz
- Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 10 Sicherheit und Ordnung
- Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 24 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung
- Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 50 Technischer Umweltschutz
- Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 51 Höhere Naturschutzbehörde
- Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 52 Wasserwirtschaft
- Regierung der Oberpfalz Sachgebiet 60 Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft

Von den genannten Behörden und Verbänden wurden keine Einwendungen erhoben, es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Vorhabenträgers eine Einigung

erzielt werden oder die Hinweise und Forderungen werden vom Vorhabenträger zugesichert. Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 28. September 2020, auf die Blau- und Roteintragungen in den festgestellten Planunterlagen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitt III und IV) wird verwiesen.

Forderungen werden, soweit sie nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.3.1 Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.

Das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. hat mit Schreiben vom 20. September 2019 die Stellungnahmen folgender Fachstellen

- Sachgebiet 41 (Naturschutz- und Wasserrecht), und
- Sachgebiet 46 (Verkehrswesen)

übersandt. Soweit von Seiten der einzelnen Fachstellen Stellungnahmen abgegeben wurden, konnte hinsichtlich der vorgetragenen Forderungen und Anregungen im weiteren Verfahren durch Zusagen des Vorhabenträgers eine Einigung erzielt werden beziehungsweise diesen durch Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt IV), auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, Rechnung getragen werden.

Hinsichtlich der in der Stellungnahme des Sachgebietes Naturschutz und Wasserrecht vorgebrachten Hinweise zur Einleitung des Niederschlagswassers in das Grundwasser sowie der Verlängerung der Verrohrung des Leitgrabens wird auf Teil B Abschnitt II 3.2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den in der Stellungnahme des Sachgebietes Verkehrswesen angesprochenen Punkten (stichpunktartig):

- a) anstelle eines dreistreifigen Ausbaus sei wegen des hohen Schwerverkehrsanteils und der vielen Großraum- und Schwertransporte im Bereich Sengenthal ein vierstreifiger Ausbau wünschenswert;
- b) mittelfristig sollte jedoch mindestens ein durchgängiger dreistreifiger Ausbau mit Umbau der höhengleichen Kreuzungen und Einmündungen angestrebt werden (z.B. auch zwischen dem geplanten Ende des dritten Fahrstreifens südlich des Anschlusses Sengenthal/Nord und dem Ende des dritten Fahrstreifens nördlich der Brücke über dem Ludwig-Donau-Main-Kanal),

ist folgendes festzustellen:

- zu a) Gemäß § 1 Abs. 1 S. 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Bundesfernstraßennetz grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ausgebaut. Das geplante Ausbauprojekt ist allerdings nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Nach § 3 FStrAbG sind jedoch einzelne

Verbesserungsmaßnahmen zulässig. Angesichts des bestandsnahen dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 und der das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöhenden verkehrlichen Wirkung des Vorhabens handelt es sich um eine solche zulässige Verbesserungsmaßnahme. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Entsprechend den für die Bundesstraße 299 einschlägigen Richtlinien (RAL, Ausgabe 2012), sollen Landstraßen möglichst so ausgebildet sein, dass sie von Kraftfahrern gleichmäßig und mit einer für die jeweilige Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden können. Diese Geschwindigkeit leitet sich aus der Kategorie der Straße und dem damit verbundenen Entfernungsbereich ab. Um dem Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen, welche Entwurfsmerkmale er bei seiner Fahrt zu erwarten hat und mit welchem Geschwindigkeitsniveau er fahren kann, gibt es für Landstraßen verschiedene Entwurfsklassen (EKL. 1 bis EKL. 4). Die Entwurfsklasse soll für Streckenzüge möglichst einheitlich gewählt werden.

Die Straßenkategorie gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) ist die Eingangsgröße zur Bestimmung der Entwurfsklasse für Landstraßen. Der Ausbauabschnitt der Bundesstraße 299 liegt außerhalb bebauter Gebiete und ist deshalb gemäß Ziffer 3.4.1 der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008)“ der Kategoriengruppe LS und gemäß Ziffer 3.4.1, Tabelle 5 der Verbindungsfunktionsstufe II zuzuordnen, woraus sich aufgrund von Tabelle 6 die Straßenkategorie LS II ergibt. Dementsprechend erfolgte gemäß Ziffer 3.2, Tabelle 7 der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen die Zuordnung zur Entwurfsklasse EKL. 2.

Grundlage für die Bemessung des dreistreifigen Ausbauquerschnitts sind die Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung und der Straßenverkehrszählungen mit deren Angaben zum Schwerverkehrsanteil. Für die Bundesstraße 299 wird ein nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen erforderlicher Querschnitt RQ 11,5+ mit Überholfahrstreifen mit einer 12,0 Meter breiten Fahrbahn und ein in der Regel 1,5 Meter breites Bankett gewählt.

Insgesamt ist der Ausbaustandard so gewählt, dass er in der Lage ist, den prognostizierten Verkehr aufzunehmen und verkehrssicher zu bewältigen, wobei auf die öffentlichen Belange und die Belange Dritter Rücksicht genommen wurde.

Bei sehr hoher Gesamtverkehrsbelastung auf einem Streckenzug kann nach Ziffer 3.2 der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen unter dem Gesichtspunkt Verkehrsqualität auch eine höherrangige als die in Tabelle 7 ausgewiesene Entwurfsklasse geplant werden. Für die Entwurfsklasse EKL. 2 liegt nach

Tabelle 8 als Anhaltswert der Verkehrsbelastung, bei deren Überschreitung im Planungsfall überprüft werden soll, ob bei der Zuweisung der Entwurfsklasse eines Streckenzuges eine Abweichung sinnvoll ist, eine Verkehrsbelastung von mehr als 15.000 Kfz/h zugrunde.

Von einer Abweichung soll allerdings abgesehen werden, wenn derart hohe Verkehrsbelastungen nur auf kurzen Teilen eines Streckenzuges vorliegen oder durch einen Wechsel der Entwurfsklasse auf geringer Länge die gewünschte gleichartige Gestaltung der Landstraße nicht mehr gewährleistet werden kann.

Entsprechend der den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden aktualisierten Verkehrsprognose ist im Ausbauabschnitt von einer Verkehrsbelastung von rund 14.400 Kfz/24 h im Prognosejahr 2035 auszugehen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 22) wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Festzuhalten bleibt, dass der Anhaltswert von 15.000 Kfz/24 h somit unterschritten wird.

- zu b) Die Hinweise werden laut Vorhabenträger im weiteren Ausbaukonzept der B 299 zwischen Neumarkt und Berching behandelt. Der gegenständliche Ausbauabschnitt zwischen Sengenthal Nord und Sengenthal Süd stellt für sich einen eigenständigen, verkehrswirksamen Abschnitt dar.

3.3.2 Gemeinde Sengenthal

Die Gemeinde Sengenthal hat mit Schreiben vom 28.08.2019 zu den Planunterlagen vom 06.05.2019 zu den Bereichen Immissionen, Umwelt und Umleitung/Verkehr Stellung genommen und ihren Standpunkt in der Erörterungsverhandlung am 28.09.2020 vertreten:

Bereich Immissionen:

Die Gemeinde Sengenthal merkt an, dass die Mittelungspegel für die Immissionsorte 4 bis 7 an der lärmabgewandten Seite der Wohnhäuser berechnet worden sei. Es besteht die Forderung, die Werte für die straßenzugewandte Ostseite der Wohnhäuser zu berechnen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Lärmberechnungen in Unterlage 17 erfolgten nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) für alle maßgebenden Gebäudeseiten. Der Vorhabenträger erläutert, dass die in den Lageplänen der Unterlagen 17.1/1 und 17.1/2 dargestellten Symbole mit Nummerierung lediglich der Identifizierung der Immissionsorte dienen und keinerlei Aussage über die maßgebende Ge-

bäudeseite darstellt. In der zugehörigen Tabelle der Unterlage 17.1.3 ist der Immissionsort mit laufender Nummer in Spalte 1, die Gebäudeseite in Spalte 4 sowie die berechneten Stockwerke in Spalte 5 eindeutig ersichtlich.

Die Gemeinde Sengenthal führt an, dass das zum 06.12.2017 in Kraft getretene Deckblatt Nr. 15 zum Flächennutzungsplan und den darin vorgesehenen WA/MI/GE-E-Bebauungen auf den Flurstücken Nr. 184, 183/6 und 183 der Gemarkung Sengenthal bei den Lärmberechnungen nicht berücksichtigt wurde. Daher verlangt die Gemeinde Sengenthal eine Ergänzung des Lärmgutachtens für diese Flächen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen gelten für den Lärmschutz die gesetzlichen Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge ergibt sich nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV primär aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes und der Einhaltung der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Sonstige Gebiete für die keine bebauungsplanrechtlichen Festsetzungen bestehen sind nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 zu beurteilen. Es ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen (BR-DrS. 661/89 (Beschluss), 1.).

Die von der Gemeinde genannten östlich der B299 liegenden Flächen mit den Flur-Nr. 184, 183/6 und 183 liegen jedoch außerhalb des Ausbaubereichs. Der Ausbaubereich endet bei Bau-km 1+468 Station B299_1350_1,769 am nordwestlichen Rand des Grundstücks mit der Flur-Nr. 184. Der Vorhabenträger hat jedoch die sich noch im Umbaubereich befindenden angrenzenden Grundstücke mit den Flur-Nr. 58, 59 und 61 in den schalltechnischen Berechnungen überprüft. Für die Grundstücke mit der Flur-Nr. 58, 59 und 61 liegt im Zeitpunkt des Beschlusserlasses weder ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor, noch ist dort eine tatsächliche Bebauung vorhanden. Die Grundstücke wurden vom Vorhabenträger, auf der sicheren Seite liegend, überschießend als allgemeines Wohngebiet i.S.d. § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV eingestuft. Die Berechnungen ergeben, dass sogar die höheren Immissionsgrenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet eingehalten werden und sich mangels Überschreitung der Grenzwerte keine Ansprüche auf Lärmschutz ergeben. Dies muss erst recht für die weiter entfernten und außerhalb des Umbaubereichs liegenden Flächen gelten.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Des Weiteren führt die Gemeinde Sengenthal an, dass der auf eigene Kosten der Gemeinde errichtete bestehende Lärmschutzwall östlich der B 299 erhöht werden müsse. Da der Wall zwischenzeitlich für den Lärmschutz erforderlich sei, sei er vom Vorhabenträger abzulösen (Gründerwerbs- und Baukosten) und der Bund als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. In diesem Bereich seien wichtige Entwicklungsflächen für die Gemeinde, weshalb die Flurstücke Nr. 58, 59 und 61 im Flächennutzungsplan als WA-Bebauungen vorgesehen seien. Die Lärmschutzberechnungen würden dies nicht hinreichend berücksichtigen. Zudem sei die Verlängerung des Lärmschutzwalls erforderlich, um der Blendwirkung zwischen der B 299 neu und der B 299 alt im Bereich der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße zur Schmidmühle und weiter nach Reichertshofen entgegen zu wirken.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen gelten für den Lärmschutz die gesetzlichen Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge ergibt sich nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV primär aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes und der Einhaltung der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Sonstige Gebiete für die keine bebauungsplanrechtlichen Festsetzungen bestehen sind nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 zu beurteilen. Die Festsetzungen im Flächennutzungsplan sind somit nicht maßgeblich. Für die Grundstücke mit der Flur-Nr. 58, 59 und 61 liegt im Zeitpunkt des Beschlusserlasses weder ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor, noch ist dort eine tatsächliche Bebauung vorhanden. Der Vorhabenträger hat dennoch überobligatorisch, um auf der sicheren Seite zu sein, in den planfestzustellenden Unterlagen der immissionstechnischen Untersuchungen die Flurstücke Nr. 58, 59 und 61 bei den lärmtechnischen Berechnungen entsprechend dem Flächennutzungsplan als allgemeines Wohngebiet berücksichtigt. Die Ergebnisse der Lärmberechnung ergeben, dass kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht, da die maßgebenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der Blendwirkung wurde bereits in der Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Regensburg sowie im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass hierfür außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine Lösung zu erzielen ist. Nach nochmaliger

Überprüfung des Sachverhalts nimmt der Vorhabenträger dazu wie folgt Stellung: Die von der Gemeinde geschilderte Blendwirkung zwischen der B 299 und der B 299 alt könne nicht ohne weiteres durch die Verlängerung des Lärmschutzwalls vermieden werden, da eine Verlängerung des Lärmschutzwalls umfangreiche Anpassungen im Bereich des Radweges und der Gleisanlagen nach sich ziehen würde. Die zwei gegenüberliegenden Einmündungen münden jeweils in zwei voneinander unabhängigen Straßen (B 299 und B 299 alt), sie sind somit vergleichbar mit einer herkömmlichen Straßenkreuzung und verursachen keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

Die Gemeinde Sengenthal fordert eine Überprüfung der Lärmberechnungen, da sie erhebliche Zweifel an der Korrektheit der berechneten Werte habe. Begründet wird dies mit Ungereimtheiten bezüglich der prognostizierten Verkehrszahlen im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss von 2005 zum damaligen Neubau der B 299.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Lärmberechnungen basieren zudem auf dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, einem anerkannten Gutachter, und lassen keine Zweifel an den darin ermittelten Verkehrsprognosezahlen erkennen. Bei der letzten Straßenverkehrszählung im Jahr 2021 ergab sich ein Rückgang der Verkehrszahlen im zu betrachtenden Streckenabschnitt. Da sich die rückläufigen Zahlen jedoch noch auf die Auswirkungen der Pandemie zurückführen lassen dürften und weiter nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Entwicklung der Verkehrszahlen zukünftig rückläufig sein wird, wurden die ermittelten Verkehrsprognosezahlen aus dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 07.08.2018 nicht überarbeitet. Somit wurden der Lärmberechnung die höheren Verkehrszahlen zu Grunde gelegt, wodurch höhere Lärmwerte ermittelt wurden und die Berechnung auf der sicheren Seite liegt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Staatliche Bauamt Regensburg gibt zudem an, dass die Lärmberechnungen im Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 „Verlegung von Sengenthal“ auf einen geschätzten Lkw-Anteil von 20 % bei Tag und Nacht und einer Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 von 12.570 Kfz/24h beruhen, da damals noch keine Verkehrszählungen vorlagen. Die im Juli 2018 gemessenen Verkehrszahlen aus dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 07.08.2018 lauten wie folgt: Die B 299 ist am Normalwerktag mit 13.900 Kfz/Tag (= 24 Stunden) nördlich und 15.000 Kfz/Tag südlich der Anbindung Sengenthal-Süd stark belastet. Südlich des Gewerbegebietes Fa. Bögl weist die B 299 im Abschnitt zwischen der GVS Max-Bögl-Straße und dem Anschluss St 2220 bei Greißelbach eine Belastung von 13.400 Kfz/Tag auf; südlich des Anschlusses St 2220 bis Mühlhausen-Nord sind es 11.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr liegt auf der B 299 werktags

bei 10 % nördlich und südlich der Anbindung Sengenthal-Süd (1.430 bzw. 1.500 Lkw, Lastzüge und Busse/Tag), südlich des Gewerbegebiets Fa. Bögl sind es 9,5 % (1.270 Lkw, Lastzüge und Busse/Tag) und südlich des Anschlusses St 2220 Greißelbach sind es 12 % (1.290 Lkw, Lastzüge und Busse/Tag).

Ausgehend von den ermittelten Verkehrszahlen werden die Prognoseverkehrszahlen auf das Jahr 2035 hochgerechnet. Dabei ist die Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland ein maßgebendes Kriterium. Unter Berücksichtigung der überregionalen Verkehrsbedeutung der B 299, der Fertigstellung der Ortsumfahrung Mühlhausen und der geplanten örtlichen Entwicklungen in Neu- markt und in Mühlhausen ergeben sich bis zum Prognosehorizont 2035 Verkehrszahlen von 14.400 Kfz/Tag nördlich und 15.500 Kfz/Tag südlich der Anbindung Sengenthal-Süd. Dabei liegt der Schwerverkehrsanteil gemessen am prognostizierten Gesamtverkehr bei 1.220 Lkw, Lastzüge und Busse je 24 Stunden, dies entspricht 8,5 %.

Auch in der zum vorliegenden Verfahren abgegebenen Stellungnahme des Landesamts für Umwelt vom 11.09.2019 wurden hinsichtlich des Lärmschutzes beim Straßenverkehr keine Bedenken gegen den dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd geäußert.

Bereich Umwelt:

Die Gemeinde Sengenthal weist darauf hin, dass die beiden Durchlässe (Fl.Nr. 214/19, Gemark. Sengenthal) des Leitgrabens (Regelungsverzeichnis Nr. 200) nicht ordnungsgemäß funktionieren würden. Dies führe häufig zu Staunässe der östlich der B 299 gelegenen Grundstücke (Fl.Nrn. 226 und 228, Gemark. Sengenthal). Grund hierfür sei die mangelnde Ablaufmöglichkeit auf der westlichen Seite der Verrohrung, was zu erheblichen Ablagerungen im Bereich der Verrohrung führe. Durch die Verlängerung der Verrohrung befürchtet die Gemeinde Sengenthal, dass sich das Problem weiter verschärfen werde. Daher fordert die Gemeinde Sengenthal, dass der Bau und der Unterhalt – vor allem die Beseitigung der Ablagerungen im Bereich der Verrohrung und ggf. eines vorgeschalteten Absetzbeckens – bei der Bundesfernstraßenverwaltung liege und dies explizit im Regelungsverzeichnis Nr. 200 dieses Planfeststellungsbeschlusses festzusetzen sei. Beim Erörterungstermin forderte die Gemeinde zudem den Bau einer Absetzanlage.

Die Forderung wird zurückgewiesen. In den Planfeststellungsunterlagen Unterlage 11 Regelungsverzeichnis Lfd. Nr. 200 wurde bereits festgestellt, dass zum einen die Kosten der Baumaßnahme durch die Bundesrepublik Deutschland – Bundesfernstraßenverwaltung getragen werden und dass zum anderen die Baulast und Unterhaltung wie bisher der Bundesrepublik Deutschland – Bundesfernstraßenverwaltung obliegen. Auf

die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 6.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Eine im Bestand nicht ausreichende Unterhaltung des bereits vorhandenen Durchlasses bzw. des Leitgrabens ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und muss daher außerhalb des Verfahrens mit der Bundesfernstraßenverwaltung geklärt werden. Im Rahmen des Verfahrens wurden die zuständigen Fachbehörden beteiligt, die hinsichtlich der Verlängerung des Durchlasses keine Bedenken geäußert haben sowie die Errichtung einer Absetzanlage nicht gefordert haben.

Ergänzend wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.6.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Bereich Umleitung/Verkehr:

Die Gemeinde Sengenthal weist darauf hin, dass die GVS den erhöhten Belastungen insbesondere des Schwerverkehrs aufgrund der bauzeitlichen Umleitungen nicht standhalten werde. Daher fordert die Gemeinde Sengenthal eine Zusicherung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, dass innerhalb von 6 Monaten nach Verkehrsfreigabe des dritten Fahrstreifens die Deckschicht auf der B 299-alt auf der gesamten Länge abgefräst und neu aufgebracht werden müsse.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger führt vor Baubeginn mit der Gemeinde Sengenthal ein Beweissicherungsverfahren für die Fahrbahn der B 299-alt durch. Der Vorhabenträger wird die Schäden, die durch den Umleitungsverkehr entstehen nach Abschluss der Maßnahme beseitigen. In diesem Zusammenhang wird auf § 14 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) verwiesen.

Die Gemeinde Sengenthal weist auf den Ausweichverkehr über den Ortsteil „Am Anger“ (Weichselsteiner Straße) während des dreistreifigen Ausbaus zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord und Neumarkt/Süd hin. Daher sei nachzuweisen, wie dieser Ausweichverkehr weitestgehend unterbunden werden könne. Die Gemeinde sei rechtzeitig mit einzubinden. Weiter gehe aus den Unterlagen nicht hervor, ob die B 299 dann zur Kraftfahrstraße hochgestuft werde. Wäre dies der Fall, dann wäre der Ausbaustandard der landwirtschaftlichen Begleitwege (z.B. Regelungsverzeichnis Nr. 104 usw.) als sandgeschlammte Wege mit 3,50 m Fahrbahnbreite nicht ausreichend. Die Wege seien dann bituminös mit mindestens 4,50 m Fahrbahnbreite auszuführen.

Der Vorhabenträger gibt an, dass der Verkehr der B 299 weitgehend in Fahrtrichtung Neumarkt, Bundesautobahn A 3 einstreifig durch die Baustelle aufrechterhalten wird.

Der überregionale Verkehr in Richtung Süd, Berching wird großräumig über die Staatsstraßen Neumarkt i.d.Opf., Freystadt und Erasbach (B 299) geführt. In diesem Zusammenhang wird auf § 14 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) verwiesen.

Der Vorhabenträger hat angegeben, dass die B 299 im vorliegenden Abschnitt zunächst nicht als Krafffahrstraße betrieben werden soll. Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit über die Entscheidung, Straßen als Krafffahrstraßen zu betreiben, nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) bei der dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Die Planung des landwirtschaftlichen Wegenetzes ist nach den Vorgaben des dafür anzuwendenden Arbeitsblatts DWA-A 904-1, Richtlinien für den ländlichen Wegebau, erfolgt. Demnach entspricht die vorgesehene Fahrbahnbreite von 3,50 m und je 0,5 m Bankettbreite auf beiden Seiten dem gängigen Ausbaustandard.

Weiter fordert die Gemeinde Sengenthal, dass ein schlüssiges Gesamtkonzept für den weiteren dreistreifigen Ausbau der B 299 zu erstellen sei.

Für die B 299 liegt ein Gesamtausbaukonzept für den dreistreifigen Ausbau zwischen Neumarkt i.d.Opf. und Beilngries vor und umfasst ein 14 Bauabschnitte umfassendes Maßnahmenbündel, welches vom Vorhabenträger mehrfach vorgestellt wurde. Der gegenständliche Ausbauabschnitt zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd stellt für sich einen eigenständigen, verkehrswirksamen Abschnitt dar.

Die Gemeinde Sengenthal fordert bei der jetzigen und zukünftigen Planung eine Berücksichtigung von „wild“ abgestellten Lkws und in diesem Zusammenhang eine vom Bund zu bauende und zu unterhaltende PWC-Anlage. Dies sei insbesondere am nicht befestigten Behelfsparkplatz beim Baggersee der Fa. Bögl ein Problem.

Der Bedarf einer PWC Anlage entlang einer Bundesstraße richtet sich nach den vom Bund eingeführten Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS). Danach werden an Bundesstraßen Rastanlagen nur an Streckenzügen mit einer vorhandenen oder geplanten Streckenlänge von mehr als 50 km ohne Ortsdurchfahrten angelegt. Dies trifft auf die B 299 nicht zu. Der von der Gemeinde angesprochene Behelfsparkplatz am Baggersee der Fa. Bögl liegt zudem außerhalb des Planungsabschnittes und ist daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.3.3 Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband hat mit Schreiben vom 11. September 2019 zu den Planunterlagen vom 06. Mai 2019 Stellung genommen. Zu den einzelnen Punkten der Stellungnahme ist folgendes festzustellen:

1. Flächenverbrauch

Der Bayerische Bauernverband führt an, dass der Entzug land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe habe. Im Falle der Realisierung des Bauvorhabens sei für einen angemessenen Ausgleich durch qualitativ gleichwertige Ersatzflächen zu sorgen bzw. der Verlust durch eine angemessene Entschädigung auszugleichen.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen. Hinsichtlich der Forderung den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben qualitativ gleichwertiges Ersatzland zur Verfügung zu stellen ist festzuhalten, dass die Planfeststellungsbehörde über die Frage der Ersatzlandgestellung grundsätzlich nicht zu entscheiden hat, da Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. März 1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, S. 241; BVerwG, Urteil vom 5. November 1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, S. 149). Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann die Planfeststellungsbehörde auf das nachfolgende Enteignungsverfahren verweisen (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, S. 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch zum Beispiel wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hat die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Existenzgefährdungen sowie starke Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe sind bei der vorliegenden Planung auszuschließen.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2. Anlage ökologischer Ausgleichsmaßnahmen

Bezüglich des Hinweises des Bayerischen Bauernverbandes auf § 15 Abs. 3 BNatSchG, wonach die Ausweisung von naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen auf landwirtschaftlich hochwertigen Nutzflächen möglichst unterbleiben soll, wird

auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.7 dieses Beschlusses verwiesen. Wie dort ausgeführt, sind die agrarstrukturellen Belange in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

Die Zielsetzungen der einzelnen naturschutzfachlichen Kompensationsflächen sind in den festgestellten Planunterlagen detailliert beschrieben (Planordner: Unterlage 9.3; Unterlage 19.1.1, Kapitel 5). Insbesondere durch die vorgesehenen Pflegemaßnahmen (Planordner: Unterlage 9.3) ist nicht davon auszugehen, dass sich Ackerwildkräuter flächig ausbreiten werden. Laub, Blüten und Samentteile, die infolge des Wirkens der Naturkräfte auf das Nachbargrundstück fallen oder hinüberwehen, begründen im Übrigen kein Verbotsrecht nach § 1004 BGB. Entschädigungspflichten entstehen erst bei erheblichen Beeinträchtigungen (§ 8a Abs. 7 FStrG).

Unter Berücksichtigung der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.9 ist nicht davon auszugehen, dass an naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen angrenzende Grundstücke vernässt werden.

Der Biber ist im Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) aufgeführt. Nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 lit. b Doppelbuchstabe aa, Nr. 14 lit b BNatSchG ist der Biber deshalb besonders und streng geschützt. Als Folge dieses Schutzstatus gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote des § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG.

Der Biber ist zudem im Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführt, sodass die Schutzvorschriften der §§ 33 und 34 BNatSchG zu beachten sind. Die Zuständigkeiten richten sich insoweit nach den allgemeinen FFH-rechtlichen Regelungen (Art. 22 BayNatSchG). Unter Hinweis auf die vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz herausgegebenen Richtlinien zum Bibermanagement (Stand: 15. Februar 2016) ist es Ziel für den Biber einen günstigen Erhaltungszustand zu erhalten und schadensbedingte Konflikte möglichst zu verhindern beziehungsweise zu minimieren. In Konfliktbereichen sollen die vier Säulen – Information der Betroffenen durch die Kreisverwaltungsbehörden, die Biberberater und Bibermanager, präventive und zum Teil förderfähige Maßnahmen, gegebenenfalls Zugriffsmaßnahmen und schließlich auch Ausgleichszahlungen – die Akzeptanz bei den Betroffenen verbessern. Die Regulierung von Aufwuchsschäden durch den Biber ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und regelt sich nach den Richtlinien zum Bibermanagement.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind auch keine Gründe erkennbar, die zu über den bisherigen Umfang hinausgehenden Abstandsaufgaben bezüglich

Düngung und Pflanzenschutz führen würden. Im Übrigen würden Einschränkungen, die sich durch künftig in größerem Umfang einzuhaltende Abstandsflächen ergeben, Entschädigungsfragen betreffen, die in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt werden (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Hinsichtlich der Anrechenbarkeit von Straßenbegleitgrün als ökologische Ausgleichsfläche ist festzustellen, dass die betreffenden Flächen auf Grund ihrer Nähe zur Bundesstraßenfahrbahn ohnehin vielfachen Beeinträchtigungen unterliegen. Außerdem müssen sie aus Verkehrssicherheitsgründen in gewisser Art und Weise gepflegt werden. Eine gangbare Möglichkeit dafür, in Straßennähe über die festgestellte Planung hinaus geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzunehmen, vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend deshalb nicht zu erkennen. Der Vollständigkeit halber darf an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich auch abseits der Fahrbahnen durchgeführt werden sollen, zumindest aber außerhalb des Korridors betriebsbedingter Einwirkungen (Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung vom 7. August 2013 für den staatlichen Straßenbau zu § 8 Abs. 1 BayKompV, Fassung mit Stand 06/2021). Innerhalb dieser Zone sollen Maßnahmen nur in begründeten Ausnahmefällen liegen. Zudem führt die Vorbelastung durch die Straße zu einer Verringerung der zu erzielenden Wertigkeit. Damit ist im Wesentlichen auch schon die Frage beantwortet, ob naturnah gestaltete Straßenbegleitflächen dem Ausgleich oder Ersatz im Rahmen der Eingriffsregelung dienen könnten, um landwirtschaftliche Flächen zu schonen.

Vorliegend beruht der erforderliche Kompensationsbedarf ausschließlich auf den vorhabenbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft, die nach § 15 BNatSchG entsprechend auszugleichen beziehungsweise zu ersetzen sind. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend dem ermittelten Kompensationsumfang festzulegen. Sofern eine funktionale Kompensation nicht möglich ist, können die erheblichen Beeinträchtigungen durch gleichwertige andere Funktionen möglichst mit Wechselwirkungen zu den beeinträchtigten Funktionen ersetzt werden. Für die Eignung und auch die Lage der erforderlichen Flächen ist entscheidend, dass auf ihnen die vorhabenbedingten Eingriffe in die Natur auch entsprechend kompensiert werden können. Im vorliegenden Fall ist unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses festzuhalten, dass nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaß-

nahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig kompensiert werden können. Erhebliche Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter sollen möglichst durch eine oder mehrere kombinierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer Fläche kompensiert werden. Diese Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind vorrangig auf geeigneten, einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen beziehungsweise auf Grundstücken, die – wie vorliegend – im Eigentum des Vorhabenträgers stehen, zu verwirklichen (§ 8 Abs. 7 BayKompV). Eine Verpflichtung ökologische Ausgleichs- beziehungsweise Ersatzflächen möglichst entlang von Gewässern anzulegen lässt sich daraus nicht ableiten.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.7 bleibt festzuhalten, dass für die erforderlichen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden in Anspruch genommen werden. Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3) ergibt.

Zur Forderung auf einen naturschutzfachlichen Ausgleich in Geld, um agrarstrukturelle Verwerfungen durch den immensen Flächenverbrauch zumindest abzumildern ist folgendes festzustellen:

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, dessen Beeinträchtigungen nicht ausgeglichen oder ersetzt werden können, so sind vom Verursacher Ersatzzahlungen unter den Voraussetzungen des § 15 Abs. 6 BNatSchG zu leisten (§ 18 BayKompV). Die Ersatzzahlungen bemessen sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Voraussetzung für Ersatzzahlungen ist somit, dass entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen in angemessener Frist nicht möglich sind. Diese Voraussetzungen liegen unter den vorstehend geschilderten Verhältnissen jedoch nicht vor.

Um die verbleibenden Konflikte und Beeinträchtigungen zu kompensieren wurde ein Maßnahmenkonzept entwickelt. Dabei wurden Maßnahmen gewählt, die nach Möglichkeit den Lebensraumverlust oder die graduelle Habitatminderung der Arten kompensieren, die durch den Ausbau besonders betroffen sind, also der Feldlerche, Goldammer, Stieglitz und Zauneidechse. Die Maßnahmen wurden so gewählt, dass sie nach Möglichkeit auch gleichzeitig den artenschutzrechtlichen Erfordernissen entsprechen und zur Kompensation für den Verlust von Biotop- und

Habitatfunktion sowie der Bodenfunktion dienen können. Vorrangig wurde auf Flächen zurückgegriffen, die im Besitz der Straßenbauverwaltung sind.

Bezüglich der Forderung die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen über produktionsintegrierte Maßnahmen (PIK-Maßnahmen) umzusetzen bleibt festzuhalten, dass die festgestellte Planung, wie bereits ausgeführt, den Anforderungen von § 15 Abs. 3 BNatSchG und § 9 BayKompV genügt. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der Umstand, dass ein den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen entsprechender Kompensationsbedarf gegenübersteht, in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4 bereits dargelegt wurde. Dort wurde unter Bezug auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.4) auch dargelegt, wie sich der Kompensationsbedarf für den Eingriff in Natur und Landschaft im Einzelnen zusammensetzt. Der adäquate ökologische Funktionsausgleich kann im vorliegenden Fall nicht durch PIK-Maßnahmen erbracht werden. Bezüglich der sonstigen Ausgleichsmaßnahmen würden PIK-Maßnahmen zu einem größeren Wertpunktebedarf führen, so dass sich ein zusätzlicher Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen ergeben würde.

Ausgleichs-, Ersatz- und Unterhaltungsmaßnahmen sind nach § 10 Abs. 3 BayKompV durch staatliche Träger als Eingriffsverursacher ohne zeitliche Begrenzung zu unterhalten. Eine zeitliche Begrenzung der produktionsintegrierten Maßnahmen ist daher allein aus rechtlichen Gründen nicht zulässig. Die geforderten Ausgleichszahlungen betreffen Entschädigungsangelegenheiten, die im Planfeststellungsverfahren und damit auch im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach geregelt werden (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Die Ausweisung von Schutzgebieten (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete) ist nicht Gegenstand straßenrechtlicher Planfeststellungsverfahren und erfolgt im Rahmen gesonderter Rechtsverfahren.

3. Wegenetz während und nach der Baumaßnahme

Der Bayerische Bauernverband fordert eine Entschädigung für die betroffenen Landwirte, deren land- und forstwirtschaftliche Flächen durch Anschneidungen und damit verbundenen Erschwernissen bei der Bewirtschaftung negativ beeinträchtigt werden. Unwirtschaftliche Restflächen sollen als Ausgleichsflächen genutzt werden. Eine Entschädigung für Um- und Mehrwege für die betroffenen Betriebe solle nach den Entschädigungsrichtlinien der Landwirtschaft geprüft werden. Des Weiteren sei dafür Sorge zu tragen, dass ein Ersatzwegenetz für die betroffenen Landwirte geschaffen werde. Während der Baumaßnahme seien jederzeit Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zu den zu bewirtschaftenden Grundstücken zu schaffen.

Mit der im Zuge des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 erforderlichen Fahrbahnverbreiterung sind parallele Anschneidungen zu den jetzigen Grundstücksgrenzen verbunden. Dabei handelt es sich um eine geringfügige Verschmälerung der Grundstücke, die keine Veränderungen im nachgeordneten Netz nach sich zieht. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 5; Unterlage 10) entstehen damit weitestgehend keine ungünstigen Grundstücksformen und es verbleiben auch keine unwirtschaftlichen Restflächen. Jedoch wird bei Bau-km 0+200 im Zuge des neuen westlichen Parallelweges mit einer Verbreiterung für eine Ausweichstelle das bereits im Bestand relativ kleine und schräge Flurstück 953/22 stärker betroffen. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage: 5, Blatt Nr. 1 und 2) werden im Zuge des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 weder Wegeverbindungen durchschnitten noch Wege rückgebaut. Das bestehende Wegenetz wird nicht zerstört, sondern lediglich entsprechend den festgestellten Planunterlagen an die geänderten Verhältnisse angepasst. Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz entsprechend angepasst und somit in ausreichender Weise wiederhergestellt wird, bedeutet nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Bezüglich der Erreichbarkeit land- und forstwirtschaftlicher Flächen wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.5 bis 4.8 dieses Beschlusses verwiesen. Die Forderung des Bayerischen Bauernverbandes, dass ein angemessenes Ersatzwegenetz für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr eingeplant werden muss, ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen berücksichtigt.

Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. April 1990, UPR 1990, S. 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts Anderes.

Umwege infolge der Durchtrennung zusammenhängender Grundstücke entstehen vorliegend nicht. Unabhängig davon gilt jedoch für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass auch hierüber im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht zu entscheiden war.

4. Entwässerung

Bezüglich der geforderten Sicherung und Wiederherstellung von Drainageanlagen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.10 dieses Beschlusses verwiesen.

5. Jagd

Der Bayerische Bauernverband führt an, dass durch das geplante Projekt eine negative Beeinträchtigung der Jagd zu erwarten sei. Die bejagbare Fläche würde sich deutlich verkleinern, daher sei im Vorfeld der Maßnahme eine Beweissicherung durchzuführen, die die Jagdwertminderung dokumentiert und Entschädigungsansprüche festlege. Es wird eine flächendeckende Bejagung von ökologischen Ausgleichsflächen gefordert. Durch den dreistreifigen Ausbau der B 299 werde zudem eine enorme Zunahme von Wildunfällen befürchtet, weshalb eine Erweiterung des bestehenden Wildschutzzaunes gefordert wird.

Das Jagdrevier wird vorhabenbedingt nicht verkleinert. Nach § 5 Abs. 2 BJagdG unterbrechen Straßen nicht den Zusammenhang von Jagdflächen. Die Flächen der Bundesstraße 299 sind daher von der Jagdausübung nicht ausgenommen. Die auf Jagdflächen zulässigen anderweitigen – auch verkehrlichen – Nutzungen sind, auch wenn sie die Jagd faktisch erschweren, als Eigenart des jeweiligen Bezirks hinzunehmen. Auch eine Beeinträchtigung der Jagdausübung im restlichen Jagdgebiet ist nicht erkennbar.

Im Übrigen ist eine Wertminderung von Jagdgebieten im Zuge des Baus von Straßen eine entschädigungsrechtliche Fragestellung, die direkt mit der Inanspruchnahme von Flächen von Jagdgenossenschaften zusammenhängen und daher in einem nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären sind (BGH, Urteil vom 15. Februar 1996, Az. III ZR 143/94DÖV 1996, S. 702). In diesem Planfeststellungsbeschluss wird deshalb nicht näher auf das Verhältnis des Jagdausübungsrechtes (§§ 8–10 BJagdG) zum Grundeigentum und die Konsequenzen für die Annahme einer entschädigungsfähigen Rechtsposition eingegangen. Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten. Für die Planfeststellung ist entscheidend, ob die negativen Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht durch eine Umgestaltung des Projekts, wie beispielsweise eine andere Trassierung mit verhältnismäßigem Aufwand vermieden oder vermindert werden könnten. Insoweit ist insbesondere festzuhalten, dass wegen der hier zu erwartenden Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht auf die Ausführung des Bauvorhabens verzichtet werden muss.

Die geforderte flächendeckende Bejagung der ökologischen Ausgleichsflächen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Inwieweit eine Bejagung dieser Flächen möglich ist, richtet sich nach dem Bundesjagdgesetz.

Der bestehende Wildschutzzaun auf der Westseite wird parallel zur B 299 unter Beachtung der „Richtlinie für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen, WSchuZR, vom Juli 1985) versetzt. Bezüglich der geforderten Ergänzung des vorhandenen Wildschutzzauns wird auf die nachstehenden Ausführungen in Ziffer 3.4.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

6. Hinweise zur Baudurchführung

Es wird gefordert, dass Bodenverdichtungen, die durch die Baumaßnahme verursacht werden, bei trockener Witterung wieder aufzulockern sind. Des Weiteren sei der während der Baumaßnahme in Anspruch genommene Arbeitsstreifen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zu rekultivieren. Steine seien abzusammeln und abzufahren. Nach Abschluss der Bauarbeiten fehlende Grenzsteine, seien auf Kosten des Vorhabenträgers wieder einzumessen. Setzungen seien wieder zu beheben. Bei Weidegrundstücken seien die zur Sicherung der Weidemöglichkeiten notwendigen Maßnahmen vom Vorhabenträger zu treffen. Alle im Zusammenhang mit der Baumaßnahme beseitigten Zäune und Weideeinrichtungen seien wiederherzustellen.

Um Sanktionen der Agrarverwaltung zu verhindern, seien den Landwirten frühzeitig die dauerhaft und temporär beanspruchten Flächen mit Aufmaß und Lageplan zu nennen. Seien für die Bewirtschafter dauerhafte oder temporäre Verluste von zustehenden Zahlungsansprüchen zu befürchten, sei dies bei der Entschädigung zu berücksichtigen.

Soweit es sich um die sehr flachgründigen Böden im Bereich Pfaffenhof bis Königswiese handle, dürfe keine Vermischung der Bodenschichten erfolgen, da ansonsten dauerhafte Ertragseinbußen entstehen würden.

Des Weiteren wird der Einsatz eines Bodenschutzsachverständigen gefordert, der die Bauarbeiten und die ordnungsgemäße Rekultivierung der Böden überwache. Bei Planung und Ausführung sei bereits darauf zu achten, dass Bodenschutzstandards bei der Bauausführung eingehalten werden. Dies sei durch sachkundige Personen sicherzustellen.

Den vom Bayerischen Bauernverband vorgetragenen Forderungen wird durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 und Ziffer 6 dieses Beschlusses im Wesentlichen bereits Rechnung getragen.

Zu den Forderungen gibt der Vorhabenträger zudem an, dass im Regelfall die neuen Parallelwege für den Baustellenverkehr genutzt werden sollen, so dass nur eine geringe landwirtschaftliche Fläche (ca. 1700 m²) vorübergehend beansprucht werden muss. Der Vorhabenträger sagt zu, insbesondere für den verbleibenden Bereich zwischen Bau-km 0+700 und 1+200 die Forderungen zur Rekultivierung, Wiederherstellung von Grenzsteinen sowie die Wiederherstellung von Weidesicherungen und Zäunen in die Ausschreibungsunterlagen mitaufzunehmen und bei den weiteren Planungen zur Bauausführung zugrunde zu legen. Des Weiteren sagt der Vorhabenträger zu, den Landwirten frühzeitig die dauerhaft oder temporär in Anspruch genommenen Flächen mit Lageplan zu nennen. Grunderwerb und evtl. Entschädigungsfragen werden dann außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.5 dieses Beschlusses ist im Ergebnis davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Bezüglich der angeregten Hinzuziehung eines Bodenschutzsachverständigen ist festzustellen, dass die Baustelle im Regelfall über die neuen Parallelwege abgewickelt werden kann. Es muss nur eine geringe landwirtschaftliche Fläche (ca. 1.700 m²) vorübergehend in Anspruch genommen werden. Eine Auflage, die den Vorhabenträger zur Etablierung einer qualifizierten unabhängigen bodenkundlichen Baubegleitung verpflichtet, ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind (hierzu zählen auch bisher vorhandene und nach Abschluss der Baumaßnahme nicht mehr vorhandene Grenzsteine), mussten dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

Die Ausführungen zu den sehr flachgründigen Böden im Bereich Pfaffenhof bis Königswiese beziehen sich auf eine andere Ausbaumaßnahme. Weitergehende Ausführungen erübrigen sich daher.

7. Beweissicherung

Um etwaige Entschädigungsansprüche im Nachhinein klären zu können, fordert der Bayerische Bauernverband vor Beginn der Bauarbeiten die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens.

Ein Rechtsanspruch auf die vom Bayerischen Bauernverband geforderten Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht.

Der Vorhabenträger hat angegeben, dass für die betroffenen forstwirtschaftlichen Grundstücke (ca. 3.000 m²) im Vorfeld eine gutachterliche Bestandsaufnahme erfolgen soll.

8. Beeinträchtigung von Forstflächen

Der Bayerische Bauernverband fordert, dass bei der dauerhaften oder zeitweisen Abholzung von Waldbeständen zur Umsetzung der Baumaßnahme darauf zu achten sei, dass Nachbarbestände durch angrenzende Kahlschläge nicht negativ beeinträchtigt werden (Sturmschäden, Borkenkäfer, Bodenverdichtung).

Der Vorhabenträger hat die Zusage getroffen, bei der Bauausführung darauf zu achten, dass negative Auswirkungen auf den Baumbestand vermieden werden. Sollten dennoch negative Beeinträchtigungen erfolgen, werden sie entschädigungsrechtlich ausgeglichen.

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4 Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater

Die im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung erhobenen Einwendungen von Privaten und anerkannten Vereinigungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Auflagen in diesem Beschluss oder auf andere Weise erledigt haben, zurückgewiesen.

Soweit sich die im Verfahren erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt werden, abgehandelt worden sind, wird auf die entsprechenden Textpassagen in diesem Beschluss verwiesen.

Einwendungen von verschiedenen Einwendungsführern und Naturschutzvereinigungen, die wort- bzw. inhaltsgleich oder inhaltlich ähnlich vorgetragen worden sind, werden thematisch zusammengefasst und im Folgenden unter Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1 behandelt; auf die entsprechenden Themenkomplexe wird bei den jeweiligen Ein-

wendernummern verwiesen. Nur soweit einzelne Einwendungsführer oder Naturschutzvereinigungen Einwendungen vorgebracht haben, die ergänzende bzw. individuelle Ausführungen erforderlich machen, werden diese Einwendungen im Folgenden unter Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.2 dieses Beschlusses behandelt.

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

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

Verbände und Leitungsträger die keine Stellungnahmen abgegeben haben oder hinsichtlich deren Einwendungen in Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte:

- Bayernwerk Netz GmbH
- Deutsche Telekom AG, T-Com TI NL Süd, PTI 12, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg
- Main-Donau Netzgesellschaft mbH, Hainstraße 334, 90461 Nürnberg

Von den genannten Verbänden und Leitungsträgern wurden keine Einwendungen erhoben beziehungsweise es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Straßenbulasträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 28. September 2020, auf die Rot- und Blaeintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitt III und IV) wird verwiesen.

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

3.4.1 Mehrfach erhobene Einwendungen

3.4.1.1 Alternative Verkehrskonzepte

Verschiedene Einwendungsführer haben im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht, dass alternative Verkehrskonzepte, wie die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau des Schienennetzes, Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, Schaffung von Umsteigeparkplätzen oder Förderung des Radverkehrs nicht ausreichend im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt worden seien. Dieser Einwand ist zurückzuweisen, da die Notwendigkeit des Vorhabens nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen ist. Bei alternativen Verkehrskonzepten und -systemen, einschließlich der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und des verstärkten Ausbaus des Schienenverkehrsnetzes zur Schaffung attraktiver Personen- und Güterverkehrsstrukturen, geht es grundsätzlich um Verkehrspolitik. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (vorliegend der dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd). Das Gesetz, als Ergebnis eines politischen Prozesses, gibt für die Exekutive den verbindlichen Prüfungsmaßstab für das Planfeststellungsverfahren vor. Innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens ist daher kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten. Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist, da von der Legislative nicht in den Prüfungskanon der straßenrechtlichen Planfeststellung aufgenommen, nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.4.1.2 Klimaschutz

Nach Ansicht von mehreren Einwendern widerspricht das Vorhaben übergeordneten Vorgaben zum Klimaschutz. Der Klimaschutz stellt einen wichtigen, die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar, welcher als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung vertieft untersucht wurde. Insoweit wird die Ausführungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Lokal- und Globalklima in Teil B, Abschnitt II. Ziffer 2.2.7 und 2.3.5.2 sowie auf die Ausführungen zum Klimaschutz als öffentlicher Belang von allgemeiner Bedeutung in Teil B, Abschnitt II., Ziffer 3.2.4.4 verwiesen

3.4.1.3 Lärmbelastung

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußerte Kritik an den im Verfahren vorgelegten Untersuchungen zur vorhabenbedingten Lärmbelastung ist als unbegründet zurückzuweisen. Das für Fachfragen des technischen Umweltschutzes zuständige

Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz hat aus der Sicht des Immissionsschutzes keine Bedenken vorgebracht. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben. Soweit von Einwendungsführern die Berechnungen als falsch oder unglaubwürdig bezeichnet werden, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Unterlagen der Überprüfung durch die Fachbehörden standgehalten haben und mangels entgegenstehender Anhaltspunkte von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden sind.

3.4.1.3.1 Es wird mehrfach gefordert, dass für den Bereich der Umbaumaßnahme aktive Lärmschutzmaßnahmen zu planen seien, indem der bestehende Lärmschutzwall erweitert oder durch eine Lärmschutzwand ergänzt werde. Diese Forderungen werden zurückgewiesen, da die Ergebnisse der Lärmberechnung ergeben, dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden und somit kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach Absatz 2 dieser Bestimmung gilt dies nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV konkretisiert. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Demnach sind Überschreitungen der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die jeweiligen Gebietsnutzungen ausschlaggebend für einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz.

Beim gegenständlichen dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 handelt es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV, da mit der Maßnahme eine Erweiterung der bestehenden Bundesstraße 299 um einen dritten Fahrstreifen verbunden ist.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen und die Immissionsorte sind in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1 und 17) zusammengestellt und können diesen entnommen werden. Mit der auf der Bundesstraße 299 im geplanten Ausbaubereich für das Jahr 2035 prognostizierten Verkehrsbelastung von 14.400 Kfz/24 h werden die nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht sowie die Grenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht vollständig eingehalten.

Es bleibt außerdem festzuhalten, dass in nahezu allen im Einwirkungsgebiet der geplanten Ausbaumaßnahme liegenden Bereichen sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime zulässigen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht eingehalten beziehungsweise deutlich unterschritten werden. Aufgrund des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 sind daher im plangegegenständlichen Abschnitt keine Lärmschutzmaßnahmen

im Sinne der Lärmvorsorge erforderlich. Ein Rechtsanspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen für die angrenzende Bebauung besteht somit unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1 und 17) nicht.

Für den Ausbau der B 299 ist zudem ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = -2 \text{ dB (A)}$ vorgesehen. Dadurch verringert sich mit dem Ausbau die Lärmbelastung der Umgebung im Vergleich zur Bestandssituation. Das bedeutet, dass es zu keiner zusätzlichen Lärmbelastung für die vom Ausbau der B 299 betroffenen Anwohner kommt. Die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags ist Teil der Auflagen dieses Beschlusses, auf Teil A, III, Ziffer 7. wird verwiesen.

Ergänzend wird auf die Ausführungen hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes in Teil B, II, Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass den Lärmrechnungen die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2018 zugrunde liegt. Hinsichtlich der Einzelheiten der Verkehrsuntersuchung wird auf Teil B, II, Ziffer 3.1.1 dieses Beschlusses sowie auf die Unterlage 1 und 22 der festgestellten Unterlagen verwiesen.

3.4.1.3.2. Die Forderung nach Lärmmessungen ist zurückzuweisen. Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. In § 3 der 16.°BlmSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BlmSchV in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel im vorliegenden Planfeststellungsverfahren, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Zwar schreibt §3 Abs.°1 der 16.°BlmSchV mittlerweile vor, dass der Beurteilungspegel für Straßen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 zu berechnen ist. Allerdings sieht §6 Nr.°1 der 16.°BlmSchV vor, dass sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung berechnet, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist. Vorliegend wurde der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bereits im Jahr 2019 und damit vor dem in §6 Nr.°1 der 16.°BlmSchV angegebenen Stichtag gestellt, sodass die Berechnung nach Anlage 1 der 16.°BlmSchV und den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90 nicht zu beanstanden ist. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Eine Berechnung bietet bundesweit ein einheitliches Verfahren für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen und ermöglicht einen Vergleich unterschiedlicher Fälle von Lärmbelastung. Bei der Berechnung werden örtliche Gegebenheiten wie die vorherrschende Topographie, Geschwindigkeit, Straßenoberflächenbeschaffenheit sowie die Verkehrsstärke und –zusammenset-

zung berücksichtigt, wohingegen Immissionsmessungen grundsätzlich nicht geeignet sind, Auswirkungen von geplanten Bauvorhaben zu prognostizieren. Eine Messung unterliegt einer Vielzahl von individuellen Einflüssen, wie z. B. dem Wetter, dem Verkehrsaufkommen am Messtag, dem Wochentag oder der Tageszeit der Messung. Dadurch können Messungen nur eine Momentaufnahme, aber insbesondere wegen der möglichen Schwankungen der Verkehrs- und Witterungsverhältnisse nicht eine belastbare Grundlage für Prognosen sein.

Daher wurden auf den Grundstücken der Einwendungsführer auch keine Lärmmessungen vorgenommen, sondern Berechnungen durchgeführt.

3.4.1.3.3. Soweit Einwendungsführer kritisieren, dass bei der Berechnung der Lärmbelastung von der unrealistischen Annahme ausgegangen worden sei, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten halten würden, greift dieser Einwand nicht durch. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken.

3.4.1.4 Verwertbarkeit der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist die im Verfahren vorgelegte Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22) vielfach kritisiert worden. Die Untersuchung basiere auf veraltetem Zahlenmaterial und könne aufgrund ihrer Defizite nicht als Grundlage für die übrigen Verfahrensunterlagen, wie z. B. die Untersuchungen der Lärmbelastung, herangezogen werden. Die Planfeststellungsbehörde geht auch unter Berücksichtigung der im Verfahren geäußerten Kritik von einer Verwertbarkeit der Verkehrsuntersuchung aus. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wurde die Verkehrsuntersuchung mit den verfügbaren Erkenntnismitteln methodisch fachgerecht erstellt, und auch das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung wurde vom Vorhabenträger einleuchtend und nachvollziehbar begründet. Die vorgelegte Verkehrsuntersuchung konnte damit zu einer zuverlässigen Grundlage für die übrigen Verfahrensunterlagen, insbesondere die Untersuchungen der Lärm- und Schadstoffbelastung, gemacht werden.

Verschiedene Einwendungsführer bezweifeln die Richtigkeit der Zahlen zum prognostizierten Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2035. Bei der letzten Straßenverkehrszählung im Jahr 2021 ergab sich ein Rückgang der Verkehrszahlen im zu betrachtenden Streckenabschnitt. Da sich die rückläufigen Zahlen jedoch noch auf die Auswirkungen der Pandemie zurückführen lassen dürften und weiter nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Entwicklung der Verkehrszahlen zukünftig rückläufig sein wird, wurden die ermittelten Verkehrsprognosezahlen aus dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 07.08.2018 nicht überarbeitet. Somit wurden der Lärmberechnung die höheren Verkehrszahlen zu Grunde gelegt, wodurch höhere Lärmwerte ermittelt wurden und die Berechnung auf der sicheren Seite liegt. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Staatliche Bauamt Regensburg gibt zudem an, dass die Lärmberechnungen im Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 „Verlegung von Sengenthal“ auf einen geschätzten Lkw-Anteil von 20 % bei Tag und Nacht und einer Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 von 12.570 Kfz/24h beruhen, da damals noch keine Verkehrszählungen vorlagen. Die im Juli 2018 gemessenen Verkehrszahlen aus dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 07.08.2018 lauten wie folgt: Die B 299 ist am Normalwerktag mit 13.900 Kfz/Tag (= 24 Stunden) nördlich und 15.000 Kfz/Tag südlich der Anbindung Sengenthal-Süd stark belastet. Südlich des Gewerbegebietes Fa. Bögl weist die B 299 im Abschnitt zwischen der GVS Max-Bögl-Straße und dem Anschluss St 2220 bei Greißelbach eine Belastung von 13.400 Kfz/Tag auf; südlich des Anschlusses St 2220 bis Mühlhausen-Nord sind es 11.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr liegt auf der B 299 werktags bei 10 % nördlich und südlich der Anbindung Sengenthal/Süd (1.430 bzw. 1.500 Lkw, Lastzüge und Busse/Tag), südlich des Gewerbegebietes Fa. Bögl sind es 9,5 % (1.270 Lkw, Lastzüge und Busse/Tag) und südlich des Anschlusses St 2220 Greißelbach sind es 12 % (1.290 Lkw, Lastzüge und Busse/Tag).

Ausgehend von den ermittelten Verkehrszahlen werden die Prognoseverkehrszahlen auf das Jahr 2035 hochgerechnet. Dabei ist die Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland ein maßgebendes Kriterium. Unter Berücksichtigung der überregionalen Verkehrsbedeutung der B 299, der Fertigstellung der Ortsumfahrung Mühlhausen und der geplanten örtlichen Entwicklungen in Neu Markt und in Mühlhausen ergeben sich bis zum Prognosehorizont 2035 Verkehrszahlen von 14.400 Kfz/Tag nördlich und 15.500 Kfz/Tag südlich der Anbindung Sengenthal/Süd. Dabei liegt der Schwerverkehrsanteil gemessen am prognostizierten Gesamtverkehr bei 1.220 Lkw, Lastzüge und Busse je 24 Stunden, dies entspricht 8,5 %.

Die Verkehrsprognose wurde mit dem Verkehrsgutachten vom 07. August 2018 durch Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, einem anerkannten Gutachter, erstellt und lässt keine Zweifel an den darin ermittelten Verkehrsprognosezahlen erkennen. Hinzuzufügen ist, dass es derzeit keinen öffentlichen Schienenverkehr mit Bahnhof in Sengenthal und damit in diesem Streckenbereich der B 299 gibt.

Auch in der zum vorliegenden Verfahren abgegebenen Stellungnahme des Landesamts für Umwelt vom 11.09.2019 wurden hinsichtlich des Lärmschutzes beim Straßenverkehr keine Bedenken gegen den dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd geäußert.

3.4.1.5 Eingriffe in Natur und Landschaft

Einige Einwendungsführer kritisieren die durch das Vorhaben bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft, wie beispielsweise die mit dem Bauvorhaben einhergehende

Rodung von Bäumen sowie den Verlust wertvoller Biotopflächen. Dass das gegenständliche Vorhaben mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist, ist unbestritten und wird von der Planfeststellungsbehörde auch im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Im Ergebnis überwiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allerdings angesichts der vom Vorhabenträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung der ihm auferlegten Nebenbestimmungen die für das Vorhaben sprechenden Gründe. Das gegenständliche Vorhaben entspricht den Anforderungen der maßgeblichen naturschutzrechtlichen Prüfnormen (insbesondere spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung); insofern wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden vorrangig vermieden; soweit das Vorhaben mit unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist, werden diese Eingriffe im Sinne der §§ 13 ff. BNatSchG ausgeglichen oder ersetzt (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses). In den festgestellten Planunterlagen Unterlage 9 und 19 sind die Eingriffe und Maßnahmen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung einzusehen. Dabei ist festzuhalten, dass das Konzept der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die Naturschutzbehörden geprüft wurde und keine fachlichen Bedenken vorgetragen worden sind. Für den dreistreifigen Ausbau wurde zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, hierzu wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II., Ziffer 2 dieses Beschlusses verwiesen.

3.4.1.6 Volksbegehren „Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern – Rettet die Bienen“

Von Seiten verschiedener Einwendungsführer wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht, dass die Ergebnisse des Volksbegehrens „Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern – Rettet die Bienen“ nicht in den Antragsunterlagen berücksichtigt worden seien. Dieser Einwand greift inhaltlich nicht durch. Der Bayerische Landtag hat das genannte Volksbegehren angenommen und ein zusätzliches Begleitgesetz beschlossen. Das Gesetz zur Änderung des Bayerischen Naturschutzgesetzes zugunsten der Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern („Rettet die Bienen!“) vom 24.07.2019 sowie das Zweite Gesetz zugunsten der Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern (Gesamtgesellschaftliches Artenschutzgesetz – Versöhnungsgesetz) vom 24.07.2019 sind am 01.08.2019 in Kraft getreten. Der Planfeststellungsbeschluss ergeht auf Grundlage des aktuell gültigen öffentlichen Rechts, sodass die durch das Volksbegehren erreichten Gesetzesänderungen, soweit einschlägig, im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens beachtet werden

3.4.1.7 Wertverlust von Grundstücken

Im Anhörungsverfahren wird mehrfach die Befürchtung geäußert, dass die Anwesen der Einwendungsführer durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme an Wert verlieren. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG alleine keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006, Az.: 4 A 2001.06, Rn. 144), vermittelt.

Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneu – oder -ausbau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art 14 GG schützt nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung.

Etwas Anderes kann dann gelten, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstückes durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass die weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei den betroffenen Grundstücken nicht zu erkennen.

3.4.2 Individuell vorgebrachte Einwendungen

3.4.2.1 Einwendungsführer GE 005

Entsprechend der ausgelegten Planunterlagen vom 06. Mai 2019 ist der Einwendungsführer GE 005 unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen. Zu den Planunterlagen vom 06. Mai 2019 hat der Einwendungsführer mit Schreiben vom 24. September 2019 Einwendungen erhoben. Von Seiten des Einwendungsführers besteht die Forderung auf der Westseite der B 299 eine Lärmschutzwand zu errichten, da der Einwendungsführer durch den Ausbau der B 299 und der damit an den Campingplatz näher rückenden Straße eine Zunahme des Lärms und damit verbundenen finanziellen Einbußen beim Betrieb seines Campingplatzes befürchtet.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Aus den festgestellten Planunterlagen, Unterlage 17, geht hervor, dass der Campingplatz als Sondergebiet und bzgl. seiner Schutzwürdigkeit in die Kategorie „Kern-, Dorf- und Mischgebiete“ bei den Lärmberechnungen berücksichtigt wurde. Dabei wurde für den Campingplatz sowie für die anderen vom Ausbau der B 299 betroffenen Gebäude keine Überschreitung der gesetzlich festgelegten Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV festgestellt. Demnach kommen keine Lärmschutzmaßnahmen für den Ausbau der B 299 in Betracht. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen zu den privaten Belangen von allgemeiner Bedeutung zum Thema Lärmbelastung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.3 verwiesen.

3.4.2.2 Einwendungsführer GE 010

Entsprechend der ausgelegten Planunterlagen vom 06. Mai 2019 ist der Einwendungsführer GE 010 unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen. Zu den Planunterlagen vom 06. Mai 2019 hat der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02. September 2019 Einwendungen erhoben.

Der Einwendungsführer trägt vor, dass der Ausbau der B 299 und die damit verbundene Flächeninanspruchnahme eine Wertminderung seines Grundstückes darstelle. Er lehne die Baumaßnahme ab und verweise auf das Eigentumsrecht nach Art. 14 Abs. 1 GG.

Das Grundstück des Einwendungsführers weist eine Gesamtfläche von 7.579 m² auf. Davon werden auf Dauer 680 m² beansprucht. Damit verbleibt aus dem Grundstück Fl.-Nr. 228/1 der Gemarkung Sengenthal eine Restfläche von 6899 m², das entspricht circa 91,03 % der ursprünglichen Fläche. Die Abtretungsfläche befindet sich am äußeren östlichen Rand des Grundstücks. Aufgrund des geringen Umfangs und der randlichen Lage der Inanspruchnahme liegt keine völlige Entwertung des Grundstücks vor. Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das Grundstück der Einwendungsführer lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung oder ähnlichem verringern. Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung mit entsprechendem Gewicht im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor jedem möglichen Eingriff geschützt ist. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung

zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, wenn in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend oder endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, das nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, entschieden, vielmehr bleiben diese Fragen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden werden. § 19 FStrG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, S. 629). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (VGH München, Urteil vom 10. November 1998, Az. 8 A 96.40115, juris).

Der vorhabenbedingte Eingriff in das Grundstück des Einwendungsführers ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Unterlage 10.1, Blatt Nr. 1 und Unterlage 10.2). Die entsprechenden Grunderwerbsverhandlungen, bei denen auch über einen eventuell darüber hinausgehenden Erwerb von Grundstücksflächen oder über Tauschflächen verhandelt werden kann, sind vom Vorhabenträger eigenverantwortlich und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führen.

Der Einwendungsführer stellt zudem die Planungsgrundlagen (Verkehrszählung, Lärmraster), die zukünftige Verkehrsentwicklung und die Grundlage der Nutzen-Kosten-Rechnung in Frage. Er befürchtet eine Verkehrszunahme in Folge des Ausbaus der B 299 durch Verkehrsverlagerungen von der Autobahn auf die Bundesstraße. Dadurch würden der Lärm und die Luftverschmutzung zunehmen.

Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) hat die Bundesstraße 299 eine überregionale Verbindungsfunktion zwischen den Mittelzentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d.Donau. Dadurch und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsqualität ist der Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd erforderlich. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung und den Planungszielen wird auf Teil B, II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses verwiesen. Ausgehend von den ermittelten Verkehrszahlen werden die Prognoseverkehrszahlen auf das Jahr 2035 hochgerechnet. Die Ermittlung und Hochrechnung auf

die Verkehrsprognosezahlen wurde durch Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak einem anerkannten Gutachter, in einem Verkehrsgutachten verfasst und lassen keine Zweifel an den darin ermittelten Verkehrsprognosezahlen erkennen. Dabei ist die Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland ein maßgebendes Kriterium. Unter Berücksichtigung der überregionalen Verkehrsbedeutung der B 299, der Fertigstellung der Ortsumfahrung Mühlhausen und der geplanten örtlichen Entwicklungen in Neumarkt i.d.Opf. und in Mühlhausen ergeben sich bis zum Prognosehorizont 2035 Verkehrszahlen von 14.400 Kfz/Tag nördlich und 15.500 Kfz/Tag südlich der Anbindung Sengenthal-Süd. Dabei liegt der Schwerverkehrsanteil gemessen am prognostizierten Gesamtverkehr bei 1.220 Lkw, Lastzüge und Busse je 24 Stunden, dies entspricht 8,5 %. Die Lärmberechnung basiert auf den Prognose-Verkehrszahlen dieses Gutachtens. Auch in der zum vorliegenden Verfahren abgegebenen Stellungnahme des Landesamts für Umwelt vom 11.09.2019 wurden weder hinsichtlich des Lärmschutzes beim Straßenverkehr noch hinsichtlich der Luftqualität Bedenken gegen den dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd geäußert.

Hinsichtlich des Einwands betreffend der Fällung von Bäumen und der dadurch bedingten Verschlechterung des Klimas wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.2 (Klimaschutz) und Ziffer 3.4.1.5 (Eingriffe in Natur und Landschaft) verwiesen.

3.4.2.3 Einwendungsführer GE 013 und GE 014

Entsprechend der ausgelegten Planunterlagen vom 06. Mai 2019 sind die Einwendungsführer GE 013 und GE 014 unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen. Zu den Planunterlagen vom 06. Mai 2019 hat der Einwendungsführer GE 013 mit Schreiben vom 07. September 2019 Einwendungen erhoben. Der Einwender GE 014 hat mit Schreiben vom 19. September 2019 Einwendungen erhoben.

Die Einwender widersprechen der Maßnahme und lehnen eine Grundstücksabgabe ihrer betroffenen Waldgrundstücke für den Ausbau der B 299 ab. Sie halten die Voraussetzungen für einen Grunderwerb auf Basis des Enteignungsrechts aus folgenden Gründen für nicht gegeben:

- a) Es wird auf die vorhandene Möglichkeit den öffentlichen Grund auf der gegenüberliegenden Straßenseite für den Ausbau der Bundesstraße heranzuziehen verwiesen.
- b) Es wird auf die besondere Schwere des Eingriffs für die nachhaltige Bewirtschaftung der Waldgrundstücke, die ökonomischen Folgen für den Betrieb sowie die damit verbundene private Betroffenheit verwiesen.

- c) Die Einwender werfen ein, dass es sich bei der Grundstücksinanspruchnahme für das Vorhaben um einen vergleichsweise schweren und damit nicht vertretbaren ökologischen Eingriff handle. Begründet wird dies durch die Betroffenheit des Waldsaums und der damit einhergehenden waldbaulich schwerwiegenden Beeinträchtigung des Waldbestandes auf dem Restgrundstück. Die Bäume des Waldsaumes seien wegen der äußeren Witterungseinflüsse wesentlich stärker bewurzelt und schützen so den Baumbestand dahinter. Wenn dieser natürliche Schutz gänzlich beseitigt werde, seien Folgeschäden auf dem Restgrundstück die Regel. Dies sei bei der Beurteilung des Eingriffs zu berücksichtigen und zu bewerten.
- d) Die Einwender verweisen außerdem darauf, dass sie als Grundeigentümer für neue Schäden und Risiken infolge des Eingriffs für den Betrieb der Straße keine Haftung übernehmen können.
- e) Die Einwender verweisen auf die Aktennotiz vom Ortstermin am 25.03.2008 bezüglich des Neubaus der B 299 und beharren darauf, dass die Inhalte an gleicher Stelle wieder gelten.

Zu den in der Einwendung angesprochenen Punkten:

- zu a) Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) hat die Bundesstraße 299 eine überregionale Verbindungsfunktion zwischen den Mittelzentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d.Donau. Dadurch und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsqualität ist der Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd erforderlich. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung und den Planungszielen wird auf Teil B, II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bei der Wahl der Vorzugslösung wurden in einem Variantenvergleich, nach Ausschneiden aller anderen Möglichkeiten (symmetrische und wechselseitige Verbreiterung), die Variante Verbreiterung an der Westseite und die Variante Verbreiterung an der Ostseite intensiv betrachtet. Dabei wurden die beiden Varianten anhand der üblichen Beurteilungskriterien wie der raumstrukturellen Wirkung, der verkehrlichen Beurteilung, der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung, der Umweltverträglichkeit sowie der Wirtschaftlichkeit verglichen mit dem Ergebnis, dass die westliche Verbreiterung der B 299 den verkehrs- und entwurfstechnischen Anforderungen besser gerecht wird sowie geringere Eingriffe in den bestehenden 850 m langen Lärmschutzwall nach sich zieht. Zudem würde bei der Verbreiterung an der Ostseite der neue Fahrbahnrand näher an die Wohnbebauung der Gemeinde Sengenthal rücken. Die Vorteile der Variante Verbreiterung an der Ostseite schlagen hier nicht durch, so dass der Variante Verbreiterung an der Westseite der Vorzug zu geben ist.

Auf die Ausführungen zur Wahl der Vorzugslösung in Teil B, II, Ziffer 3.2.2.5.5 dieses Beschlusses sowie auf die Unterlage 1 des Feststellungsentwurfes wird verwiesen.

- zu b) Das Grundstück Fl.-Nr. 204 des Einwenders GE 013 weist eine Gesamtfläche von 12.644 m² auf. Davon werden auf Dauer 297 m² beansprucht. Damit verbleibt aus dem Grundstück Fl.-Nr. 204 der Gemarkung Sengenthal eine Restfläche von 12.347 m², das entspricht circa 97,7 % der ursprünglichen Fläche. Es werden somit ca. 2,3 % der Waldfläche des betreffenden Grundstücks für den Bau der B 299 dauerhaft in Anspruch genommen. Eine vorübergehende Inanspruchnahme weiterer Waldflächen ist nicht vorgesehen. Die Abtretungsfläche befindet sich am äußeren östlichen Rand des Grundstücks. Aufgrund des geringen Umfangs und der randlichen Lage der Inanspruchnahme liegt keine völlige Entwertung des Grundstücks vor.

Das Grundstück Fl.-Nr. 203 des Einwenders GE 014 weist eine Gesamtfläche von 14.960 m² auf. Davon werden auf Dauer 711 m² beansprucht. Damit verbleibt aus dem Grundstück Fl.-Nr. 203 der Gemarkung Sengenthal eine Restfläche von 14.249 m², das entspricht circa 95,25 % der ursprünglichen Fläche. Es werden somit ca. 4,75 % der Waldfläche für den Bau der B 299 dauerhaft in Anspruch genommen. Eine vorübergehende Inanspruchnahme weiterer Waldflächen ist nicht vorgesehen. Die Abtretungsfläche befindet sich am äußeren östlichen Rand des Grundstücks. Aufgrund des geringen Umfangs und der randlichen Lage der Inanspruchnahme liegt keine völlige Entwertung des Grundstücks vor. Nach Auskunft des Landesamts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten betreibt der Einwendungsführer keinen aktiven Landwirtschafts- und Forstbetrieb mehr.

Soweit es darum geht, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Die (langfristige) Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichend Rücklagen für die Substanzerhaltung und für erforderliche Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (BVerwG, Beschluss vom 31. Oktober 1990, Az.: 4 C 25/90, 4 ER 302/90). Soweit nach diesen Maßstäben eine gesicherte Existenzfähigkeit schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge eines Planvorhabens sein.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass Flächenverluste in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der betrieblichen Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb in der Regel nicht gefährden können (vergleiche BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az.: 9 A 13.08). In derartigen Fällen kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass ein Straßenbauvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs führt (vergleiche BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az.: 9 A 13.08).

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hinsichtlich der beiden Einwendungsführer hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen. Es erfolgt vorliegend weder bei Einwendungsführer GE 013 noch bei Einwendungsführer GE 014 keine Grundinanspruchnahme, die die 5 %-Grenze übersteigt oder auch nur erreicht.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen der unmittelbaren Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG in Verbindung mit Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulasträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- beziehungsweise Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dem Planfeststellungsbeschluss kommt kraft Gesetzes eine enteignungsrechtliche Vorwirkung zu, § 19 Abs. 1 FStrG. Dadurch wird zwar der Rechtsentzug grundsätzlich zugelassen, aber der Rechtsübergang als solcher ist noch nicht geregelt. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Unabhängig davon ist der Vorhabenträger vor Einleitung eines Enteignungsverfahrens verpflichtet, sich zuerst zu bemühen, alle benötigten Grundstücksflächen im freihändigen Erwerb zu erreichen, vergleiche Art. 3 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 BayEG.

- zu c) Die zuständige Fachbehörde, das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2019 aus waldrechtlicher Sicht gegen die Planung keine Einwände geäußert.

Im Rahmen der Umweltfachlichen Untersuchung wurden die örtlichen Gegebenheiten ausführlich untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass es sich bei dem betroffenen Wald um einen strukturreichen Nadelholzforst mittlerer Ausprägung

handelt. Der betroffene Waldsaum am östlichen Waldrand wurde als nur gering ausgeprägt eingestuft. Durch die Baumaßnahme ist ein 5 m breiter Streifen des Waldes betroffen. Laut Vorhabenträger ist davon auszugehen, dass auch die zweite Baumreihe noch ausreichend stark verwurzelt ist. Die betroffene Ostseite des Waldes ist durch lokal vorherrschende Westwinde wesentlich seltener durch Starkwinde betroffen. Daher ist im Ergebnis nicht von Beeinträchtigung bzw. Schäden des Waldbestandes auf dem Restgrundstück auszugehen.

In diesem Zusammenhang wird auf die Unterlage 1, Unterlage 19.1.1 und Unterlage 19.1.2 sowie auf die Ausführungen in Teil B, II, Ziffer 3.2.8 dieses Beschlusses verwiesen.

- zu d) Die Verantwortung für die Verkehrssicherungspflicht von Bäumen liegt beim Eigentümer des Grundstücks auf dem die Bäume stehen und leitet sich aus § 823 BGB ab. Der Eigentümer der Bäume ist demnach verpflichtet, sämtliche von den Bäumen ausgehende Gefahren für Dritte abzuwenden. Die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht kann Schadensersatzansprüche auslösen.

Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener landwirtschaftlicher Flächen nicht beeinträchtigt wird, und hat daher die notwendigen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Auf die Auflagen in Teil A, III, Ziffer 4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Sollten nach der Bauausführung erhebliche Schäden durch die Baumaßnahme selbst verursacht worden sein, sind durch den Vorhabenträger nachträglich in Abstimmung mit dem Eigentümer geeignete Abhilfemaßnahmen bzw. Entschädigungszahlungen durchzuführen. Auf die Auflagen in Teil A, III, Ziffer 4.11 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Höhe der Entschädigungsforderungen ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über diese wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erforderlichenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren entschieden. Auf die Auflagen in Teil A, III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Soweit die Einwendungsführer vorbringen, dass die gegenständliche Planung den aktuellen politischen Zielen der Bayerischen Staatsregierung und der Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich der Klimadebatte, Artenvielfalt und –erhalt und Ressourcenschonung Wald widerspreche, wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II., Ziffer 3.4.1.2 sowie Ziffer 3.4.1.5 verwiesen.

- zu e) Die Aktennotiz vom Ortstermin am 25.03.2008 hat den Neubau der B 299 zum Gegenstand und betrifft die jetzige Maßnahme nicht. Ein Zusammenhang der Forderungen mit der gegenständlichen Planung ist nicht erkennbar.

3.4.2.5 Einwendungsführer GE 050

Der Einwendungsführer GE 050 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Die mit Schreiben vom 25. August 2019 vorgebrachten Einwendungen bezogen sich auf die Wiederherstellung des bisher bereits vorhandenen Wildschutzzauns, der Geltendmachung von Ausgleichsansprüchen für den Verlust jagdbarer Fläche und der Neuerrichtung eines Wildschutzzaunes auf dem Lärmschutzwall.

Hierzu ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 11, Regelungsverzeichnis: lfd. Nrn. 201 und 202) festzustellen, dass die im Bestand bereits vorhandenen Wildschutzzäune an die neuen Verhältnisse angepasst und in Lage und Länge grundsätzlich bestehen bleiben.

Dem Grunde nach besteht ein Anspruch auf Ausgleich für Vermögensnachteile, die entstehen, wenn das Jagdgebiet verkleinert beziehungsweise die Jagdausübung wesentlich erschwert wird. Beeinträchtigungen in der Jagdausübung sind dagegen hinzunehmen und müssen gegenüber dem öffentlichen Interesse am Bau des plangegegenständlichen Vorhabens zurücktreten. Ob eine entschädigungspflichtige Wertminderung vorliegt, ist jedoch nach herrschender Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im nachfolgenden entschädigungsrechtlichen Verfahren zu entscheiden (BGH, Urteil vom 15. Februar 1996, Az.: III ZR 143/94, DÖV 1996, S. 702). Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

Für die Planfeststellung ist wichtig, ob die negativen Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht beispielsweise durch eine andere Trassierung oder Gestaltung mit verhältnismäßigem Aufwand vermieden oder vermindert werden könnten. Insoweit ist insbesondere unter Berücksichtigung des bestandsorientierten Ausbaus der Bundesstraße 299 festzuhalten, dass wegen der hier zu erwartenden Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht auf die Ausführung der Vorhaben verzichtet werden muss und eine schonendere Trassierung oder Gestaltung des Vorhabens nicht vertretbar erscheint.

Vorliegend gelten für die Bundesstraße 299 die Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaun-Richtlinien - WSchuZR). In der Regel kommt die Errichtung von Wildschutzzäunen nur an Straßen mit Richtungsfahrbahnen und dazwischenliegenden Mittelstreifen als freiwilliger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Frage. Wildschutzzäune an anderen Straßen kommen daher nur in Sonderfällen (wie bei besonderer Gefährdung und bei Unfallhäufungen) oder aus naturschutzfachlichen Gründen (zum Beispiel als Minimierungsmaßnahme in FFH-Gebieten) in Betracht. In der Erörterungsverhandlung haben der Einwendungsführer, die Gemeinde Sengenthal und der Vorhabenträger erklärt, dass sie eine Regelung außerhalb des

Planfeststellungsverfahrens im Hinblick auf die Neuerrichtung eines Wildschutzzauns auf dem Lärmschutzwall finden wollen. In diesem Zusammenhang wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. September 2020 verwiesen.

3.4.2.6 Einwendungsführer GE 051

Der Einwendungsführer GE 051 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 26. September 2019 hat er folgende Einwände vorgebracht: Der Einwendungsführer ist gegen die Maßnahme, aus seiner Sicht sei eine weitere Verkehrszunahme nicht zu erwarten, da eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene aus Gründen des Klimaschutzes anzunehmen sei. Dies sei bei der Planung nicht berücksichtigt worden. Der Einwendungsführer kann nicht nachvollziehen, weshalb die Verbreiterung auf der Westseite bevorzugt wurde, obwohl diese hinsichtlich der Umweltverträglichkeit schlechter abgeschnitten habe. Zudem findet er es fahrlässig Bäume, die als CO₂-Speicher im Kampf gegen den Klimawandel dienen, abzuholzen und die Flächen, auf denen teilweise höherwertige Biotope liegen, zu versiegeln.

Zur den vorgebrachten Einwendungen ist folgendes festzustellen: Der dreistreifige Ausbau der B 299 ist insbesondere aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit einem großen Schwerverkehrsanteil bei fehlenden Überholmöglichkeiten und damit erhöhten Unfallrisiken erforderlich. Auf die Ausführungen in Teil B, I, Ziffer 1 dieses Beschlusses sowie in Unterlage 1 der festgestellten Maßnahme wird verwiesen.

Soweit vom Einwendungsführer das prognostizierte Verkehrsaufkommen von 14.400 Kfz/24h bis zum Jahre 2035 angezweifelt wird, wird auf die Abhandlungen zur Verwertbarkeit der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.4 verwiesen.

Bei der Wahl einer Vorzugsvariante spielen neben den umweltfachlichen Aspekten auch andere Beurteilungskriterien wie die raumstrukturelle Wirkung, die verkehrliche Beurteilung, die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung sowie die Wirtschaftlichkeit eine Rolle. Nach Abwägung dieser Beurteilungskriterien wird eine Vorzugsvariante ausgewählt, dabei kann es wie in diesem Fall auch vorkommen, dass obgleich die gewählte Variante bei der Umweltverträglichkeit schlechter als eine andere Variante abschneidet, dennoch hinsichtlich der anderen Beurteilungsaspekte als Vorzugslösung hervorgeht. Beim dreistreifigen Ausbau der B 299 waren für die Wahl der Vorzugslösung auf der Westseite, die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung sowie der Eingriff in den bestehenden Lärmschutzwall maßgebend. Auf die Ausführungen in Teil B, II, Ziffer 3.2.2.5 dieses Beschlusses sowie auf Unterlage 1 der festgestellten Unterlagen wird verwiesen.

Hinsichtlich der kritisierten Auswirkungen des Straßenausbaus auf das Klima und der Eingriffe in die Natur wird auf Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.2 und Ziffer 3.4.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Waldverlust selbst wird durch die Ausgleichsmaßnahme 1.2A langfristig ausgeglichen. Auf die Unterlagen 1, 9 und 19 der festgestellten Maßnahme wird verwiesen. Des Weiteren wird auf die Ausführungen in Teil B, II, Ziffer 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

3.4.2.7 Einwendungsführer GE 052

Der Einwendungsführer GE 052 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 09. September 2019 hat er folgende Forderungen vorgebracht: Er sieht seine Belange hinsichtlich des Lärmschutzes auf Höhe Seitzermühle nicht hinreichend berücksichtigt und fordert daher eine Verlängerung des Lärmschutzwalles bzw. den Bau einer Lärmschutzwand. Die Korrektheit der Lärmberechnung wird angezweifelt, da keine Messungen auf dem Grundstück durchgeführt bzw. bemerkt worden seien. Beim Erörterungstermin stellt der Einwendungsführer die konkrete Frage, weswegen bei seinem Wohngebäude eine Spitze im Isophonen-Linienverlauf bei Nacht dargestellt sei.

Zu den vorgebrachten Forderungen ist folgendes festzustellen.

Soweit der Einwendungsführer die von der B 299 derzeit und künftig ausgehende Lärmbelastung thematisiert und ergänzende Maßnahmen zum Lärmschutz fordert wird auf die Ausführungen zu den mehrfach erhobenen Einwendungen zum Thema Lärmbelastung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.3 verweisen.

Zur Frage über den Isophonen-Linienverlauf nimmt der Vorhabenträger wie folgt Stellung: Bei der Bewertung der Lage der Grenzwertisophone am Einzelgehöft ist folgendes zu beachten: Bei der Berechnung einer Rasterlärmkarte werden im Gegensatz zur Einzelpunktberechnung am Gebäude die Eigenreflexionen aus dem Gebäude mitberücksichtigt. Das führt dazu, dass bei dicht vor einem Gebäude verlaufende Isophone, in diesem Fall die 47 dB(A)-Linie nachts, durch die Reflexion des Gebäudes eine Lärmerhöhung zu verzeichnen ist und damit die Isophonenlinie an das Gebäude heranrückt. Bei weiter entfernt verlaufenden (Grenzwert-) Isophonen ist jedoch nur der Direktschall der Straße maßgebend.

3.4.2.8 Einwendungsführer GE 053

Der Einwendungsführer GE 053 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu den Planunterlagen vom 06. Mai 2019 hat der Einwendungsführer mit Schreiben vom 06. September 2019 Einwendungen erhoben.

Der Einwendungsführer GE 053 bezweifelt, dass ein aktiver Lärmschutz für Sengenthal nicht erforderlich sei. Die Berechnungsmethoden seien für den Laien nicht nachvollziehbar und so ausgelegt, dass keine gesetzlichen Lärmschutzansprüche ausgelöst würden.

Insoweit wird auf die mehrfach genannten privaten Belange von allgemeiner Bedeutung zum Thema Lärmbelastung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren weist der Einwendungsführer darauf hin, dass durch den dreistreifigen Ausbau der B 299 eine wesentliche Veränderung des Verkehrs eintrete, was auch die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung belege. Diese beinhalte auch neben vieler weiterer Schutzziele den Schutz vor Straßenlärm.

Dazu ist folgendes festzustellen: Über die Notwendigkeit und rechtlichen Grundlagen der Umweltverträglichkeitsprüfung dieser Maßnahme finden sich in den Ausführungen des Teil B, II, Ziffer 1.2 dieses Beschlusses. Mit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt nach einheitlichen Grundsätzen und unter Beteiligung der Öffentlichkeit eine Abwägung nachteiliger Auswirkungen auf die Schutzgüter, Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 UVPG), die frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und anschließend beim Planfeststellungsbeschluss Berücksichtigung finden. Ausführungen zu den betriebsbedingten Wirkungen der ausgebauten B 299, insbesondere der Lärmauswirkungen auf das Schutzgut Mensch finden sich in Teil B, II, Ziffer 2.2.3.1.1.3 dieses Beschlusses.

Der Einwendungsführer führt an, dass die Verkehrsprognose einen Zuwachs von 4 % für den Pkw-Verkehr in den ausgelegten Unterlagen vorsehe. Das Bundesministerium für Verkehr in ihrer Verkehrsprognose für 2030 für den Pkw-Verkehr jedoch 10 % als Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgebe. Im Verkehrsgutachten der Maßnahme sei für den Güter- und Schwerverkehr aufgrund der speziellen Lage von Sengenthal eine Zunahme von 68 % prognostiziert. Der Einwendungsführer kann nicht nachvollziehen, dass dadurch keine Lärmschutzmaßnahmen ausgelöst werden. Weiter führt er an, dass bereits bei der Planfeststellung zur Verlegung der B 299 die Lärmschutzberechnungen grenzwertig gewesen seien.

Dazu ist folgendes festzustellen: Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 veröffentlichte Verkehrsprognose für 2030 für den Pkw-Verkehr in Höhe von 10 % basiert auf einem bundesweit einheitlichen Ermittlungsverfahren mit Verkehrsdaten aus dem Jahr 2010, das auf Kreisebene für die verschiedenen Verkehrsträger herunter gerechnet wurde,

wohingegen das für die Maßnahme erstellte Verkehrsgutachten mit den darin ermittelten Verkehrsprognosezahlen, die räumlichen und örtlichen Gegebenheiten des Straßennetzes berücksichtigt. Dabei wurde die überregionale Verkehrsbedeutung der B 299, die Fertigstellung der Ortsumfahrung Mühlhausen und die geplanten örtlichen Entwicklungen in Neumarkt und in Mühlhausen miteinbezogen. So ergeben sich basierend auf dem Verkehrsgutachten vom 07. August 2018 bis zum Prognosehorizont 2035 Verkehrszahlen von 14.400 Kfz/Tag nördlich und 15.500 Kfz/Tag südlich der Anbindung Sengenthal-Süd. Dabei liegt der Schwerverkehrsanteil gemessen am prognostizierten Gesamtverkehr bei 1.220 Lkw, Lastzüge und Busse je 24 Stunden, dies entspricht 8,5 %.

Der Einwendungsführer verweist darauf, dass der vorhandene Lärmschutzwall freiwillig von der Gemeinde außerhalb der Planfeststellung zur Verlegung der B 299 mit dem erforderlichen Grunderwerb auf eigene Kosten zum Schutze der Bürger errichtet worden sei. Daher sei seiner Meinung nach eine Berücksichtigung des Lärmschutzwalles bei den Lärmberechnungen nicht möglich. Zudem verweist er auf, den Bau der Lärmschutzwälle der Ortsumgehung der Nachbargemeinde Mühlhausen und der Tatsache, dass die Ortsteile und Siedlungsgebiete dort weiter entfernt seien.

Dazu ist folgendes festzustellen: Bei den Lärmberechnungen sind grundsätzlich die tatsächlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Hierzu ist bei der Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen insbesondere auf die einzuhaltenden Rahmenbedingungen nach § 3 Abs. 2 Nr. 3 16. BImSchV hinzuweisen. Danach sind bei der Berechnung neben den Geräuschemissionen der Kraftfahrzeuge und der akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht insbesondere die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg zu beachten, hierzu zählt auch der vorhandene Lärmschutzwall. Die Gemeinde Mühlhausen hat die Lärmschutzwälle an der Ortsumgehung ebenfalls freiwillig auf eigene Kosten mit Überschussmassen erstellt.

Der Einwendungsführer fordert, neue Lärmberechnungen mit aktuellen Verkehrszahlen in Abstimmung mit der Gemeinde an verkehrsreichen Tagen. Er fordert weiter, dass der vorhandene Lärmschutzwall der Gemeinde vom Vorhabenträger übernommen werden solle und erhöht sowie nach Norden verlängert werden müsse. Des Weiteren fordert er Lärmschutzmaßnahmen entlang der Umleitungsstrecke (alte B 299) während der Baumaßnahme.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Hinsichtlich der Forderung nach neuen Lärmberechnungen und der Erhöhung und Verlängerung des Lärmschutzwalles nach Norden, wird auf die Abhandlungen zu privaten Belangen von allgemeiner Bedeutung in Ziffer 3.4.1.3. (Lärmbelastung) und Ziffer 3.4.1.3 (Verwertbarkeit der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung) Bezug genommen.

Bezüglich der Forderung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Umleitungsstrecke während der Baumaßnahme ist Folgendes festzuhalten: Während der Bauzeit wird der Verkehr in Fahrtrichtung Nord/Neumarkt i.d.Opf. dauerhaft aufrechterhalten werden. In Fahrtrichtung Süd wird eine Umleitung von der Anschlussstelle Sengenthal/Nord über die NM 18 und die GVS Sengenthal zur Anschlussstelle Sengenthal/Süd der B 299 eingerichtet. Zusätzlich wird für den überregionalen Verkehr eine großräumige Umleitung über die St 2238 von Neumarkt i.d.Opf. über Berggau nach Freystadt und von dort weiter auf die St 2237 über Sulzkirchen und Erasbach zurück auf die B 299 erfolgen. Die Umleitungsstrecke auf der alten B 299 wird lediglich über einen kurzen Zeitraum von wenigen Tagen für den Einbau der Deckschicht insbesondere durch den örtlichen Verkehr beansprucht werden. Hinsichtlich der genauen Verkehrsführung während der Bauzeit wird auf Unterlage 1 der festgestellten Unterlage verwiesen. Gem. § 14 Abs. 6 FStrG kann der Eigentümer einer baulichen Anlage, die an einer ausgewiesenen Umleitungsstrecke gelegen ist, vom Träger der Straßenbaulast für die gesperrte Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes Ersatz der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage auf Antrag verlangen, wenn durch die Sperrung der Hauptfahrbahn der Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes

1. der vom Straßenverkehr auf der Umleitungsstrecke ausgehende Lärm um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird,
2. der Beurteilungspegel 64 Dezibel (A) am Tage (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) oder 54 Dezibel (A) in der Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) überschreitet und
3. eine Verkehrszunahme verursacht wird, die ab Sperrung der Bundesfernstraße voraussichtlich länger als zwei Jahre andauern wird.

Für einen Anspruch müssen die Voraussetzungen des § 14 Abs. 6 FStrG kumulativ vorliegen. Nachdem nur ein Teil des örtlichen Verkehrs auf die Umleitungsstrecke verlagert wird und die voraussichtliche Nettobauzeit ca. 6 bis 10 Monate beträgt, fehlt es vorliegend am dritten Kriterium, wonach eine Verkehrszunahme verursacht werden muss, die ab Sperrung der Bundesfernstraße voraussichtlich länger als zwei Jahren andauern wird. Folglich ist die temporäre zusätzliche Verkehrsbelastung zumutbar und löst keine Lärmschutzmaßnahmen entlang der ausgewiesenen Umleitungsstrecke nach § 14 FStrG aus.

3.4.2.9 Einwendungsführer GE 054, GE 055 und GE 056

Die Einwendungsführer GE 054, GE 055 und GE 056 sind nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit den Schreiben vom 24. September 2019, 27. September 2019 und 10. September 2019 haben sie folgende Forderungen vorge-

bracht: Die Einwendungsführer äußern Zweifel an den Lärmberechnungen und vermuten, dass die Lärmwerte wesentlich höher sein müssten. Sie geben an keine Lärm-messungen auf ihrem Grundstück bemerkt zu haben und können daher die berechne-ten Werte nicht nachvollziehen. Die Einwendungsführer befürchten durch den Ausbau der Bundesstraße eine Zunahme der Lärmbelästigung und damit eine wesentliche Min-derung ihrer Lebensqualität. Daher fordern sie eine Lärmschutzwand in Höhe der Öl-kuchenmühle und Seitzermühle.

Soweit die Einwendungsführer die Zahlen der gegenständlichen Verkehrslärmuntersu-chung hinterfragen und Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm, wie eine Lärm-schutzwand in Höhe der Ölkuchenmühle und Seitzermühle fordern, wird auf die Aus-führungen zu den mehrfach vorgetragenen Einwendungen zum Thema Lärmbelastung in Ziffer 3.4.1.3 Bezug genommen.

Hinsichtlich der Fragen zum Zustandekommen der Verkehrsprognosezahlen als Grundlage der Lärmberechnungen wird auf die Abhandlungen zur Verwertbarkeit der prognostizierten Verkehrsuntersuchung in Teil B, II, Ziffer 3.4.1.4 verwiesen.

3.4.2.10 Einwendungsführer GE 057

Der Einwendungsführer GE 057 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vor-haben betroffen. Mit Schreiben vom 30. Dezember 2019 hat er folgende Einwendun-gen und Forderungen vorgebracht: Die Einwendungsfrist nach Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG war zu diesem Zeitpunkt bereits abgelaufen. Damit sind die Einwendungen verfristet und ausgeschlossen. Dennoch wird die Einwendung im Folgenden abgehan-delt.

Der Einwendungsführer GE 057 führt an, dass er befürchtet, dass sich die Fahrge-schwindigkeit mit einem dritten Fahrstreifen immens erhöhen werde.

Hierzu ist festzustellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Bundesstraßen nach § 3 StVO 100 km/h beträgt. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteil-nehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken. Die Kontrolle bzw. Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit obliegt der Polizei.

Der Einwendungsführer trägt vor, dass die Lärmbelastung in Buchberg, insbesondere durch die Kanalbrücke sehr laut sei. Eine durch Bürgermeister Werner Brandenburger angegebene Lärm-messung habe ergeben, dass der Lärm zu laut sei.

Soweit der Einwender die Lärmbelastung thematisiert, wird auf die Ausführungen zu den Privaten Belangen von allgemeiner Bedeutung zum Thema Lärmbelastung in Teil B, Abschnitt II Ziffer 3.4.1.3 verwiesen.

Der Einwendungsführer erklärt zudem, dass auf der B 299 täglich Feuerwehr, Notarzt oder Rettungsdienst fahre und sich die Unfälle durch den Ausbau häufen werden.

Hierzu ist festzustellen, dass sich durch den dreistreifigen Ausbau der B 299 die Verkehrssicherheit erhöhen wird. Durch die hohe Verkehrsbelastung mit großem Schwerverkehrsanteil bei fehlenden Überholmöglichkeiten liegt im Bestand ein erhöhtes Unfallrisiko vor, dem durch den Ausbau der B 299 entgegengewirkt wird.

Der Einwendungsführer verweist auf die Zerstörung der Natur mit der Fortführung des dreistreifigen Ausbaus der B 299 und kritisiert die Beeinträchtigung der Tierwelt seit dem Bau der B 299 vor 10 Jahren.

Diesbezüglich wird auf die Abarbeitung der mehrfach vorgetragenen Einwendungen zum Thema Eingriffe in Natur und Landschaft in Ziffer 3.4.1.5 verwiesen.

Soweit der Einwendungsführer geltend macht, dass der Campingplatz Ölkuchenmühle in Sengenthal durch den dreistreifigen Ausbau der B 299 aufgrund der steigenden Lärmbelastung künftig nicht bestehen bleibe, ist dieser Einwand bereits unzulässig, da insofern eine Betroffenheit in eigenen Belangen nicht geltend gemacht wird (vgl. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG).

Im Übrigen ist der Einwand aber auch in der Sache nicht begründet; diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.3 sowie in Ziffer 3.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Einwendungsführer ist der Auffassung, dass die gegenständliche Baumaßnahme im Interesse einer ortsansässigen Firma gebaut werde.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Ziele und Gründe für die Erforderlichkeit des gegenständlichen dreistreifigen Ausbaus sind umfassend in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.3.1. (Planrechtfertigung und Planungsziele) dargelegt.

3.4.2.11 Einwendungsführer GE 058

Der Einwendungsführer GE 058 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Mit Schreiben vom 24. September 2020 hat er folgende Einwendungen und Forderungen vorgebracht: Die Einwendungsfrist nach Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG war zu diesem Zeitpunkt bereits abgelaufen. Damit sind die Einwendungen verfristet und ausgeschlossen. Dennoch wird die Einwendung im Folgenden abgehandelt.

Der Einwendungsführer bezweifelt, dass die Verkehrsprognosezahlen bis zum Jahr 2035 tatsächlich so eintreffen werden. Begründet wird dies durch den Klimaschutz und einer künftigen Verlagerung des Verkehrs beispielsweise auf die Schiene. Dies sei im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt worden und mache daher den Ausbau der B

299 überflüssig. Zudem verweist der Einwendungsführer auf ein erhöhtes Unfallrisiko bei Überholvorgängen und einen erhöhten CO₂-Ausstoß während des Überholvorgangs. Dem Einwendungsführer ist es des Weiteren nicht verständlich, weswegen der Ausbau der B 299 auf der Westseite erfolgt, obwohl diese Ausbauvariante hinsichtlich der Umweltverträglichkeit schlechter abschneide und Eingriffe in ein Biotop sowie in den Wald nach sich ziehe.

Soweit der Einwender die Zahlen der prognostizierten Verkehrsuntersuchung bezweifelt wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung der stärkeren Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene wird zu den Ausführungen zum Thema alternative Verkehrskonzepte in Ziffer 3.4.1.1 verwiesen. Hinsichtlich des Einwands zum Klimaschutz und der Rodung von Bäumen als CO₂-Speicher sowie zum Volksbegehren „Rettet die Bienen!“ wird auf die Ausführungen in Ziffer 3.4.1.2 und auf die Ziffern 3.4.1.5 und 3.4.1.6 Bezug genommen.

Der Ausbau der B 299 erfolgt aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteil und den damit verbundenen Unfallrisiken. Mit der Schaffung einer Überholmöglichkeit erhöht sich die Verkehrssicherheit auf der B 299 in erheblichem Maße. Das Landesamt für Umwelt hat in der zum vorliegenden Verfahren abgegebenen Stellungnahme vom 11.09.2019 hinsichtlich der Überschreitung der Luftreinhaltungswerte sowie der Lärmschutzwerte keine Bedenken gegen den dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd geäußert.

Bei der Wahl einer Vorzugsvariante spielen neben den umweltfachlichen Aspekten auch andere Beurteilungskriterien wie die raumstrukturelle Wirkung, die verkehrliche Beurteilung, die Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung sowie die Wirtschaftlichkeit eine Rolle. Nach Abwägung dieser Beurteilungskriterien wird eine Vorzugsvariante ausgewählt, dabei kann es wie in diesem Fall auch vorkommen, dass obgleich die gewählte Variante bei der Umweltverträglichkeit schlechter als eine andere Variante abschneidet, dennoch hinsichtlich der anderen Beurteilungsaspekte als Vorzugslösung hervorgeht. Beim dreistreifigen Ausbau der B 299 waren für die Wahl der Vorzugslösung auf der Westseite, die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung sowie der Eingriff in den bestehenden Lärmschutzwall maßgebend. Auf die Ausführungen in Teil B, II, Ziffer 3.2.2.5 dieses Beschlusses sowie auf Unterlage 1 der festgestellten Unterlagen wird verwiesen.

Die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Eingriffe in die Natur, werden nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen ausgeglichen. Dazu wird auf die Ausführungen zu den privaten Belangen von allgemeiner Bedeutung zum Thema Eingriffe in Natur und Landschaft in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.4 sowie auf die Auflagen in Teil A, III, Ziffer 5. dieses Beschlusses hingewiesen. Der Waldverlust selbst wird durch

die Ausgleichsmaßnahme 1.2A langfristig ausgeglichen. Auf die Unterlagen 1, 9 und 19 der festgestellten Maßnahme wird verwiesen. Des Weiteren wird auf die Ausführungen in Teil B, II, Ziffer 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwendungsführer fordert für den weiteren Ausbau der B 299 ein Gesamtkonzept, welches vor Beginn der Planungen erstellt werden müsse. Die Unterteilung in verschiedene Bauabschnitte wird als unübersichtlich kritisiert.

Für die B 299 liegt ein Gesamtausbaukonzept für den dreistreifigen Ausbau zwischen Neumarkt und Beilngries vor und umfasst ein 14 Bauabschnitte umfassendes Maßnahmenbündel, welches vom Vorhabenträger mehrfach vorgestellt wurde. Der gegenständliche Ausbauabschnitt zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd stellt für sich einen eigenständigen, verkehrswirksamen Abschnitt dar.

3.4.2.12 LBV

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., im weiteren Verlauf mit LBV bezeichnet, hat mit Schreiben vom 12. März 2018 (eingegangen am 25. September 2019) zum geplanten Straßenbauvorhaben Stellung genommen.

1. Der LBV verweist darauf, dass das Sulztal und dessen Ausläufer eine wichtige Wanderachse für Tier- und Pflanzenarten sei. Aufgrund der geologischen Verhältnisse (Flugsand) seien dort einzigartige Lebensräume vorzufinden. Diese würden durch diverse Bautätigkeiten immer weiter eingeengt werden.
2. Die Ausgleichsmaßnahmen Nr. 1.2A und 1.3A_{CEF} liegen im Auenbereich der Sulzaue. Hier sei es nicht zielführend, einen bodensauren Buchenwald zu entwickeln, sondern die Flächen als Sandmagerrasen bzw. extensive Wiese ohne Bepflanzung weiterzuentwickeln. Im Umfeld seien bereits bedeutende Feuchtwiesen und Sandmagerrasen vorhanden, deren weitere Vernetzung zu den naturschutzfachlichen Zielsetzungen in diesem Raum zähle. Zudem seien Wiesenbrüter wie Feldlerche und Schafstelze vorhanden.

Durch die Aufforstung würden weitere Brutpaare, dieser stark im Rückgang begriffenen Arten beeinträchtigt werden, was zu einem zusätzlichen CEF-Ausgleich führen müsste. Wiesenbrüter würden sehr empfindlich auf höhere Strukturen in ihrem Habitat reagieren, weswegen auch die umliegenden Brutpaare betroffen seien. Die Entwicklung zum Sandmagerrasen-Feuchtwiesenbiotop habe zudem den Vorteil, dass bei entsprechender Ausführung die CEF-Maßnahmen für die Feldlerche, welche in einem anderen Biotop vorgesehen sei (2A_{CEF}), gleich hier untergebracht werden könne. Somit könne man auf diese CEF-Maßnahme verzichten und stark gefährdeten und vom Aussterben bedrohten Arten, welche im Umfeld noch letzte Rückzugsgebiete finden, helfen.

Zu den genannten Punkten ist folgendes festzustellen:

- zu 1. Die für die Maßnahme erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft werden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Richtlinien mittels Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Auf die Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung in Teil B, II, Ziffer 2 dieses Beschlusses sowie auf die Unterlagen 9 und 19 der festgestellten Maßnahme wird verwiesen.
- zu 2. Der Vorhabenträger gibt dazu an, dass die Entwicklung eines Sandmagerrasens auf einem ehemaligen Ackerstandort nur mit erheblichen Eingriffen in den Boden möglich wäre, in diesem Fall wäre eine Abschiebung des Oberbodens erforderlich, welche hinsichtlich des Bodenschutzes negativ zu bewerten wäre. Wertvolle Sandmagerrasen sollten an natürlichen Magerstandorten entwickelt werden, die sich möglichst außerhalb von Überschwemmungsflächen befinden sollten. Ein Großteil der Ausgleichsflächen werde als artenreiche Staudenflur entwickelt.

Die Waldpflanzung dient dem Ausgleich des Waldverlustes und ist nach BayWaldG erforderlich, daher kann auf eine Aufforstung nicht verzichtet werden. Auf die Auflagen in Teil A, III, Ziffer 8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zudem gibt der Vorhabenträger an, dass sich die Ausgleichsfläche in der Nähe eines bereits vorhandenen Gehölzes befinde. Räumlich betrachtet gebe es in einem größeren Umfeld noch ausreichend Lebensraum für Schafstelze und Feldlerche. Die Maßnahme schaffe zudem ein neues Habitat für Heckenbrüter wie die Goldammer und Baumbrüter wie den Stieglitz, deren Habitate an der B 299 durch das Vorhaben beeinträchtigt werde. Auf die Ausführungen in Teil B, II, Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses sowie auf die Unterlagen 9 und 19 der festgestellten Maßnahme wird verwiesen.

3.4.2.13 Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., im weiteren Verlauf mit Bund Naturschutz bezeichnet, hat mit Schreiben vom 26. September 2019 zum geplanten Straßenbauvorhaben Stellung genommen.

Zu den Einwendungen des Bund Naturschutz in Bayern (stichpunktartig):

1. Die vorliegende Planung wird als Folgewirkung der seit Jahren kritisierten allgemeinen Bevorzugung des Individualverkehrs, also einer grundsätzlichen und extrem einseitig auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Verkehrspolitik, angesehen. Die Planung ist daher Ausdruck einer Verkehrsstrategie, die nicht in der

Lage ist, den drohenden Verkehrsinfarkt auf der Straße und die damit verbundenen Umweltschäden abzuwenden,

2. die Planung stellt ein Paradebeispiel für die Doppelzüngigkeit staatlichen Handelns beim Klima- und Naturschutz dar,
3. die Notwendigkeit des Ausbaus wird mit der Verhinderung von Pulkbildungen und fehlenden Überholmöglichkeiten begründet. Aufgrund der kurzen Strecke werden die Autofahrer dazu verführt mit überhöhten Geschwindigkeiten zu überholen, was zu Lasten der Verkehrssicherheit geht. Im Bereich einer großen Baufirma in Sengenthal könnte in Stoßzeiten durch Einführung von Betriebsbussen der Individualverkehr erheblich verringert werden,
4. insbesondere die Eingriffe in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop mit gefährdeten Pflanzenarten hält der Bund Naturschutz für nicht gerechtfertigt,
5. aufgrund der derzeitigen Erfahrungen beim Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen wird die Wirksamkeit der enthaltenen Vermeidungsmaßnahmen bezweifelt,

ist Folgendes festzustellen:

- zu 1. Hinsichtlich der Frage, welche Maßnahmen (wie beispielsweise alternative Verkehrskonzepte, Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau des Schienennetzes, Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, Schaffung von Umsteigeparkplätzen oder Förderung des Radverkehrs) zur Vermeidung beziehungsweise Reduzierung von Umweltbelastungen führen können wird auf die Ausführungen unter Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.
- zu 2. Hinsichtlich des Einwands zum Klima- und Naturschutz wird auf die Ausführungen unter Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.4.1.2 und Ziffer 3.4.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.
- zu 3. Die bestehende Bundesstraße 299 zeichnet sich durch ein erhöhtes Unfallrisiko ausgelöst durch den vorhandenen Überholdruck aus. Dieser Überholdruck resultiert aus der großen Verkehrsbelastung mit hohem Schwerverkehrsanteil und nur wenigen sicheren Überholmöglichkeiten.

Mit dem dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 wird in Fahrtrichtung Süden eine sichere Möglichkeit geschaffen, den langsameren Schwerverkehr gefahrlos und leichter zu überholen und größere Pulkbildungen zu vermeiden. Mit Schaffung der sicheren Überholmöglichkeit wird die Herstellung einer funktionsgerechten und angepassten Leistungsfähigkeit der Bundesstraße 299 ge-

fördert und eine Entflechtung des schnellen und langsamen Verkehrs ermöglicht, ohne den Gegenfahrstreifen in Anspruch zu nehmen. Des Weiteren ist eine flüssigere Verkehrsabwicklung zu erwarten.

Ein verkehrswidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

- zu 4. Hinsichtlich der Eingriffe in nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 19) sowie die Ausführungen in diesem Beschluss (Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.3.2 und 3.2.5) verwiesen.

Für den Ausbau der B 299 wird ein schmaler Streifen des Biototyps „Sumpfwälder mittlerer Ausprägung“ (L432), der gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützt ist, dauerhaft überbaut. Die betroffene Fläche umfasst eine Größe von ca. 200 m² des Biotops. Zusätzlich wird eine weitere Fläche ebenfalls in der Größe von ca. 200 m² betriebsbedingt durch Schadstoffeinträge beeinträchtigt, die im Hinblick auf Stickstoffeinträge aus Sicht der Umweltverträglichkeit als unerheblich eingestuft wird. Durch entsprechende Ersatzmaßnahmen kann die entstandene Beeinträchtigung jedoch ausgeglichen werden.

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurde anhand der Bayerischen Kompensationsverordnung vom 7. August 2013, unter Beachtung der hierzu ergangenen Vollzugshinweise für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur Bayerischen Kompensationsverordnung. Von Seiten der am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden wurden hinsichtlich der durchgeführten Ermittlung und Bewertung der baubedingten Eingriffe in die Natur keine Einwendungen erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde sind daher keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Ermittlung und Bewertung der Eingriffe in die Natur erkennbar.

- zu 5. Bezüglich der Eingriffe in Natur- und Landschaft ist der dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen den Anschlussstellen Sengenthal/Süd und Sengenthal/Nord nicht mit dem Neubau der Ortsumgehung von Mühlhausen vergleichbar. So können bereits durch den vorliegenden bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 299, wobei weder bezüglich der Lage noch der Höhe des Streckenverlaufs Änderungen vorgesehen sind, die Eingriffe in Natur und Landschaft reduziert werden.

Dennoch stellt das gegenständliche Straßenbauvorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinn des § 14 BNatSchG dar, wobei festzuhalten bleibt, dass der Eingriff in einem bereits durch die bestehende Bundesstraße 299 vor-

belasteten Bereich stattfindet. Die Eingriffe werden dabei durch die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (Planordner: Unterlage 19) soweit wie möglich reduziert. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.5.1.2.4 und 3.2.5.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Von Seiten der am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden wurden hinsichtlich der Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen keine Einwendungen erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde sind daher keine Anhaltspunkte für eine fehlende Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen ersichtlich.

4 Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange (Gesamtergebnis)

Für die Baumaßnahme wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (Planordner: Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1 bis 4 sowie Unterlage 10.2) zu entnehmen.

Bei den für das Straßenbauvorhaben benötigten Grundstücken handelt es sich zum Teil um land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen.

Die durch das Bauvorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum zählen in hervorragender Weise zu den abwägungserheblichen Belangen und wurden insbesondere bei der Frage, ob die Maßnahme erforderlich ist und wie sie gebaut und ausgestattet wird, berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Januar 1981, Az. 4 C 4/78, BayVBl. 1981, S. 309).

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Eine andere Lösung, die, um das Planungsziel in gleicher Weise zu erreichen, in geringerem Ausmaß in Rechte Dritter eingreift, steht nicht zur Verfügung.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, welches nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, entschieden, vielmehr bleiben diese Fragen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden werden. § 19 FStrG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, UPR 1999, S. 268). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (VGH München, Urteil vom 10. November 1998, Az. 8 A 9640115).

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden im Übrigen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2 bis 3.4 in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter sind gerechtfertigt. Die mit dem dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Sengenthal/Nord und Sengenthal/Süd angestrebte Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Verkehrsqualität und der Vermeidung von Kolonnenverkehr und Pulkbildungen kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Durch Planänderungen im Planfeststellungsverfahren konnten Forderungen von Betroffenen erfüllt werden. Das Verfahren ergab, dass die vorgesehene Lösung den straßenbaulichen Zielen unter Berücksichtigung der anderen Belange im notwendigen und möglichen Umfang am ehesten gerecht wird und weitergehende Änderungen aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht vertretbar sind.

Im Verfahren wurden auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planung auch unter diesen Gesichtspunkten Bestand hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben bei Abwägung sämtlicher Belange am besten die mit der Planung verfolgten Ziele erreicht und die zweckmäßigste Lösung darstellt.

5 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG beziehungsweise Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

6 Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München,

Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München

Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen. Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).
- Ab 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.
- Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Hinweis zur Auslegung

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist und den Vereinigungen über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen (Art. 74 Abs. 4 S. 1 BayVwVfG).

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den in Abschnitt II des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei

der Stadt Berching

Pettenkoferplatz 12

92334 Berching

der Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf.

– Gemeinde Sengenthal –

Bahnhofstraße 12

92318 Neumarkt i.d.OPf.

der Gemeinde Mühlhausen

Bahnhofstraße 7

92360 Mühlhausen

während der Dienststunden zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung der Oberpfalz unter www.regierung.oberpfalz.bayern.de abgerufen werden. Maßgeblich sind jedoch die zur Einsicht ausgelegten Unterlagen.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (Art. 74 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG).

Regensburg, 01. August 2023

Hauser
Regierungsdirektorin